JAHRGANG 6
NOVEMBER 1957

11

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN





Wissen Sie schon ...

● *oder besser gesagt, wissen Sie vielleicht, was der Bindestrich zwischen der Baureihen- und der Ordnungsnummer auf dem Gattungsschild einer Dampflokomotive der Baureihe 38 zu bedeuten hat? Das oben gezeigte unretuschierte Bild sandte uns Herr Joachim Claus aus Frankfurt (Main). Keine der von uns dieserhalb befragten Dienststellen konnte uns bisher eine Erklärung dafür geben. Sollte es sich tatsächlich um einen „Druck"fehler handeln?*

● *daß die Firma Alsthom, Belfort, eine Bo'Bo'-Lok für 300 V Gleichstrom für das erste elektrifizierte Teilstück der Linie Rijeka—Zagreb (Jugoslawien) geliefert hat? Die 16,02 m lange Lok kann max. 95 km/h fahren, leistet 2100 PS und wiegt 79 t.*

● *daß für die Nebenbahnen Schwedens eine Gasturbinen-Diesel-Lokomotive konstruiert wurde? Ein Zweitakt-Dieselmotor liefert das Treibgas für die Gasturbine, die über ein mechanisches Getriebe mit der Treibachse verbunden ist. Die Leistung beträgt 1300 PS.*

● *daß die Ungarische Staatsbahn dazu übergegangen ist, lückenlose Gleise zu verlegen?*
Die ersten lückenlosen Gleise werden auf dem Streckenabschnitt zwischen Ebes und Hajduzsoboszlo an der Strecke Budapest—Zahony, dem Grenzbahnhof zur Sowjetunion, verlegt.

● *daß der Schnelltriebwagen „Fliegender Hamburg", der vom 15. Mai 1933 bis April 1957 im Dienst stand, am 3. Mai 1957 zur Ausmusterung fuhr? Inzwischen soll dieser Schnelltriebwagen verkauft worden sein.*

AUS DEM INHALT

Titelbild

Neuer elektrischer Triebwagenzug ERI der sowjetischen Eisenbahnen. Der Zug besteht aus zehn Ganzmetallwagen und entwickelt eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h.

IN VORBEREITUNG

Rückschau auf die Leipziger Herbstmesse
Bauplan für einen Schienenomnibus der Baugröße H 0
Bremswiderstand für Abschaltstrecken vor dem Hauptsignal
Die fliegende Überholung

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft". Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 53 08 71 und Leipzig 4 29 71; Fernschreiber 011448. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag, bei den Beauftragten der Zentralen Zeitschriftenwerbung oder bei den Vertriebsstellen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei". **Anzeigenannahme:** Verlag „Die Wirtschaft", Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Z. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 4. **Druck:** VEB Druckerei der Werktätigen, Halle (Saale), Lizenz-Nr. 3118. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

6. JAHRGANG · BERLIN · NOVEMBER 1957 11

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

ALFRED BOESE, Sölvesborg/Schweden

Bei den Modelleisenbahnern in Berlin

Ein lang gehegter Wunsch ging in Erfüllung, als ich mit noch einem schwedischen Modellbahnfreund im Juli die Gelegenheit hatte, die Modelleisenbahnerzeugnisse der DDR im demokratischen Sektor von Berlin anzusehen.

Die erste Begegnung mit dem Modellbahnwesen in der DDR hatte ich mit der hochinteressanten Zeitschrift „Der Modelleisenbahner", die ich durch einen Zufall bekam. Nach dem Studium dieser Zeitschrift erkannte ich bald, daß eine Reise nach Berlin schon deshalb motiviert war, weil sich dort einem Liebhaber der kleinen und großen Eisenbahn manches Sehenswerte bietet. Hinzu kam, daß die Redaktion „Der Modelleisenbahner" uns freundlicherweise noch ihre persönliche Hilfe zugesagt hatte. Deshalb ist es wohl zu verstehen, daß wir Deutschlands Hauptstadt als unser diesjähriges Urlaubsziel wählten.

Schon die Reise mit dem Balt-Orient-Expreß über Trelleborg—Saßnitz ist für jeden Eisenbahnfreund ein Erlebnis! Und wie wir uns Berlin näherten und die vielen Eisenbahnstrecken sich mehr und mehr ineinander flochten, um in dem großen Rangierbahnhof kurz vor dem Berliner Ostbahnhof ihr Zentrum zu finden, erkannten wir, daß wir das richtige Ziel erreicht hatten.

Am zweiten Tage unseres Aufenthaltes besuchten wir die Redaktion, wo man uns überaus herzlich empfing. Nach einer gemütlichen Plauderstunde über unsere Liebhaberei fuhren wir nach dem Pionierpark „Ernst Thälmann", um dort die Modellbahnanlage und die Pioniereisenbahn zu besichtigen. Und diesen Ausflug möchte ich jedem schwedischen (und auch anderen!) Modellbahner und Eisenbahnfreund, der Berlin aufsucht, empfehlen! Wir waren überaus glücklich, diese Anlagen persönlich kennenzulernen. Es muß betont werdenn, daß die Modellbahn von Kindern im Alter von 10 bis 14 Jahren gebaut worden ist und laufend erweitert wird. Die in Berlin wohnenden Kinder, die die Eisenbahn lieben, können gemeinschaftlich eine große Modelleisenbahn anlegen, an der jedes Kind seine besondere Aufgabe sowohl beim Aufbau als auch beim Betrieb hat. Damit geht bestimmt mancher Kinderwunsch in Erfüllung. Und alles kostenlos! Wo findet man ähnliches bei uns in Schweden?

Doch damit ist die Freizeitgestaltung der Kinder noch längst nicht erschöpft, da noch verschiedene andere Tätigkeiten in Arbeitsgemeinschaften unter vorbildlicher Anleitung ausgeübt werden können. Und draußen im großen Pionierpark fährt eine „richtige" kleine Eisenbahn mit Bahnhöfen, Stellwerken usw. Alle Anlagen werden von Kindern bedient, die hier ein wahres Paradies haben, wo das Spiel stets sinnvoll gelenkt wird und außerdem für den künftigen Eisenbahner von großem Nutzen ist. Nie werden wir die kleinen Fahrdienstleiter, Schaffner und Schrankenwärter vergessen, die uns umgaben und mit deren Zug wir sicher durch den fröhlichen Park fuhren. In vielen Ländern ist das ein Spiel für Millionäre, im Pionierpark „Ernst Thälmann" ein Spiel für jeden, der es liebt.

Ein weiteres Erlebnis, das uns einen Eindruck von wahren Eisenbahnmodellen vermittelte, war ein Besuch bei der Fa. Stephan, wo Modellokomotiven und -wagen in verschiedenen Maßstäben hergestellt werden. Als wir die Schöpfungen des Herrn Stephan und seiner Mitarbeiter sahen, verglichen wir damit im stillen unsere eigenen bescheidenen Modelle, die nicht immer diesem anspruchsvollen Wort entsprechen.

Zur Modellbahnproduktion der DDR muß zuerst wie zuletzt festgestellt werden: Es ist schade, daß diese Modellbahnerzeugnisse bei den skandinavischen Modellbahnern noch nicht allgemein bekannt sind. Es ist höchste Zeit, daß die Importeure in Schweden, die bereits ein reichhaltiges Sortiment führen, sich jetzt auch in größerem Maße mit den Erzeugnissen der DDR befassen. Mit dieser Feststellung sollen andere (z. B. westdeutsche) Erzeugnisse nicht deklassiert werden, vielmehr ergänzt das eine das andere. Besonders schöne Ausführungen von Gittermastlampen, Oberleitungs- und Hochspannungsmasten habe ich gesehen, die ohne weiteres als Spitzenerzeugnisse bezeichnet werden können. Außerdem gibt es eine Fülle von schönen Eisenbahngebäuden und anheimelnden Landhäusern, Kleinbauten und andere Zubehörteile, die unseren schwedischen Modellbahnern alle noch vollkommen unbekannt sind. Da heute das Zweischienensystem (wie das der Fa. Fleischmann) auch in Schweden vorherrscht, war es besonders interessant auszuprobieren, wie z. B. die Piko-Fahrzeuge auf dem Fleischmann-Gleis laufen bzw. mit Fleischmann-Trafos betrieben werden können. Mit der Piko-Lokomotive der Baureihe 55 konnte ich feststellen, daß diese Lok einwandfrei auf dem Fleischmann-Gleis fährt, daß aber der kleine Fleischmann-Trafo nicht genügennd Spannung abgibt, da er nur für max. 12 V ausgelegt ist. Dagegen können Besitzer des größeren Fleischmann-Trafos auch Piko-Lokomotiven in ihren Lokpark aufnehmen. In der DDR ist besonders die Auswahl von schönen Güterzuglokomotiven und -wagen groß. Es gibt viele interessante Typen mit großem Reichtum an Einzelheiten.

Wenn wir unsere Eindrücke von der DDR im allgemeinen und vom Modellbahnwesen im besonderen kurz zusammenfassen, können wir sagen, daß wir überall angenehme Überraschungen gefunden haben und zu der Einsicht gekommen sind, daß auch die DDR in der Welt den ihr gehörenden Platz einnimmt und daß diejenigen, die die DDR heute noch nicht anerkennen, ihre Auffassung bestimmt ändern werden müssen.

Zuletzt möchte ich diese Gelegenheit dazu benutzen, sowohl den deutschen Eisenbahnern als auch den Modellbahnern einen Gruß zu senden und ihnen meine besten Wünsche für den friedlichen Wiederaufbau und die Zukunft der Deutschen Reichsbahn übermitteln. Mögen die Schienenbänder bald wieder ein vereintes Deutschland durchqueren und Euch alle in Frieden und Freundschaft miteinander verbinden.

Einige Worte zur Strecke Altenberg–Holzingen–Wiesmar

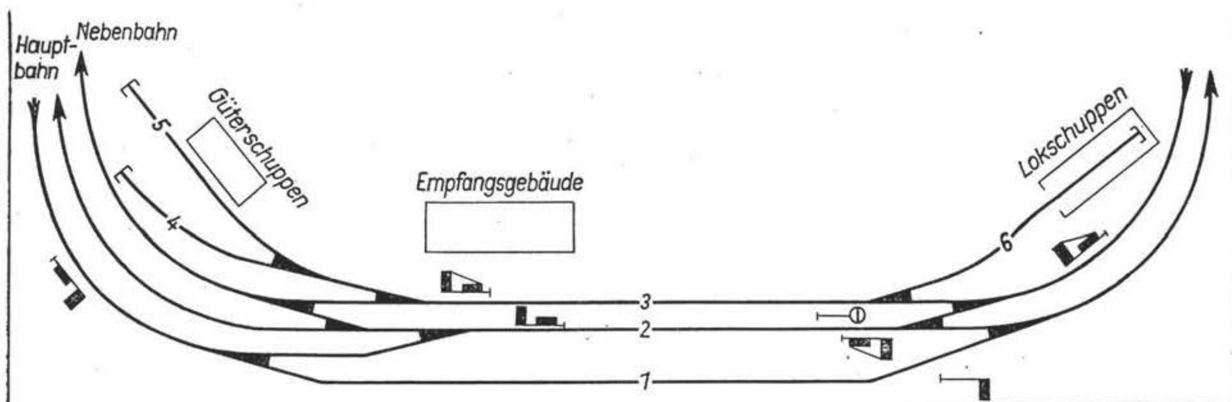
Некаторые слова к трассе Альтенберг—Гольцинген—Висмар

Quelques mots à propos de la ligne Altenberg—Holzingen—Wiesmar

Some notes to the line Altenberg—Holzingen—Wiesmar

DK 688.727.862

Im Heft 1/57 berichtete Heinz Schüttoff von seiner Anlage. Das ist gut, denn Streckenpläne sind immer gefragt. Nicht gefallen hat mir die Anmerkung der Redaktion. Wenn wir hinsichtlich der durchgehenden Hauptgleise Konzessionen machen müssen, so liegt das an der räumlich bedingten, völlig anders gearteten Streckenführung auf Modellbahnen. Die Strecken des Vorbildes befinden sich als möglichst kurze Verbindungen zwischen zwei Orten überwiegend in der Geraden, so daß die daraus folgende Entwicklung der Weichenstraßen oft durchgehende Hauptgleise erfordert. Anders sieht es auf einer Modellbahn aus. Meine bisherigen Erfahrungen zeigen, daß die bei der DR notwendige Geschwindigkeitsbegrenzung beim Befahren des Abzweiggleises einer Weiche nicht im gleichen Umfang von uns beachtet werden muß. Bei spitz befahrenen Weichen ist für den Abzweig in jedem Fall eine Begrenzung erforderlich, da schlecht eingepaßte Zungen oder ungenügend arbeitende Antriebe ein Klettern der Radsätze begünstigen. Wenn schon auf durchgehende Hauptgleise verzichtet werden muß, dann aber unter allen Umständen diesen Fahrweg nicht über den Abzweig spitz befahrener Weichen legen. Eine sinngemäße Anwendung auf Nebengleisen ist zu empfehlen.



Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze habe ich für den Bf Holzingen einen neuen Lageplan ausgearbeitet, den ich zur Diskussion stellen möchte. Angestrebt wurde neben einer Begradigung der Hauptgleise auch eine flüssigere Verkehrsabwicklung.

Sehen wir uns einmal den alten Plan von der Betriebsseite her an. Gmp 241 fährt auf Gleis 3 ein und bringt hinter der Lok laufend einen G-Wagen für Holzingen mit. Nachdem Gmp 242 eine Stunde später Holzingen mit einer anderen Lok wieder verlassen hat, kann der G-Wagen nach Gleis 7 und die Lok zum Schuppen gebracht werden. Bei diesen Rangierfahrten sind beide Gleise der Hauptstrecke für einige Zeit blockiert. Ebenso verhält es sich bei jeder Fahrt zum Bw. Ich habe daher in einem Gegenvorschlag das Bw und die Ga diagonal verlegt. Dadurch wird Gleis 1 zum durchgehenden Hauptgleis. Gleis 2 behält seine alte Funktion, kann also in beiden Richtungen befahren werden. Züge der Hauptstrecke können ohne Rangierbewegung mit besetzten Personenwagen auf die Nebenbahn übergehen. Gleis 3 wurde auch in östlicher Richtung mit dem Hauptgleis verbunden. Jetzt kann die Zuglok umsetzen oder ins Bw fahren, ohne die beiden Hauptgleise zu blockieren. Die Ausfahrt aus Gleis 3 muß bei Verwendung von einfachen Weichen noch auf Hp 2 erfolgen, während bei Austausch der Weiche 5 gegen eine doppelte Kreuzungsweiche (die Weichen 3 und 4 könnten dann entfallen) auch hier ein gerader Weg möglich ist. Die Verlegung der Ga vervollständigt die Trennung zwischen Haupt- und Nebenbahn. Als Nachteil erscheint mir dabei die geringe Entfernung des Aufstellgleises für die Wendelok zum Ladegleis der Güterabfertigung. Sofern feuergefährliche Güter entladen werden sollen, ist auf entsprechenden Abstand zu achten. Im übrigen kann der Betrieb der Nebenbahn unabhängig von der Hauptstrecke aufrechterhalten werden, ein Umstand, der die Schaltung der Anlage für einen Mehrzugbetrieb wesentlich erleichtern dürfte.

Abschließend möchte ich noch empfehlen, bei der vom Autor genannten Verkleinerung der Fläche auf 1,20 × 2,00 m die Hauptstrecke nur eingleisig zu verlegen, damit der Bf Altenberg-Wiesmar zwei Überholungsgleise erhalten kann. Sie nutzen mehr als die beiden Ringgleise.

Rudolf Stufczynski

Eine notwendige Richtigstellung

zum Fachaufsatz „Die Schaltwalze" im Heft 9/1957, Seiten 256/257, von Dr.-Ing. habil. H. Kurz.

Durch ein Versehen ist uns bei der Anfertigung der Reinzeichnung für die Bilder 1 und 2 ein Fehler unterlaufen. Wie der aufmerksame Leser sicher festgestellt haben wird, muß es sich bei dem Motor um einen Universalmotor mit doppelter Feldwicklung handeln, also nicht um einen Permanent-Motor, wie ihn die Bilder zeigen. Die beiden Feldwicklungen sind in der bekannten Weise an die Bürsten der Schaltwalze angeschlossen.

Die Redaktion.

HANS-J. KIENITZ, Teltow bei Berlin

Modellbahnanlagen – hoch oder niedrig?

Модельные железно-Дорожные установки — высокс или низко?

Installations ferroviaires miniatures — hauts ou basses?

Model-railroads — high or low

DK 688.727.867

Befinden wir uns in einem fahrenden Zug, so sehen wir nur einen engen Ausschnitt aus dem großen Netz der Eisenbahn. Steht man auf einem Bahnsteig, so ändert sich das nicht, da Gebäude oder andere Züge den Ausblick versperren. Nur selten wird ein Außenstehender die Möglichkeit haben, eine Bahnanlage oder ein Bahnhofsgelände von höherer Warte aus zu übersehen. Das ist nur möglich, wenn sich die Gleise in einem Tal befinden oder die Bahnhofsanlagen von Brücken überführt werden, wie z. B. bei den Bahnhöfen Cottbus oder Berlin-Warschauer Straße.

Nimmt man die Gelegenheit wahr, sich einen solchen Überblick zu verschaffen, so mag das im ersten Augenblick reizvoll sein. Man wird aber bald merken, daß Einzelheiten der Gleisanlagen und Fahrzeuge, abgesehen von den Dächern, völlig verloren gehen. Mancher Modelleisenbahner steigt dann — vielleicht um einige Ideen für seine Gleisanlage reicher — wieder herab, um sich den Betrieb aus unmittelbarer Nähe anzuschauen.

Wie können wir diese Feststellung auf unsere Modellanlagen übertragen? Die meisten Modelleisenbahnanlagen werden in Tischhöhe, mitunter sogar zu ebener Erde (besonders bei den Baugrößen 0 oder I) aufgebaut. Wir haben hier den Überblick, der uns beim Vorbild größtenteils fehlt. Dabei ist der Abstand zwischen der durchschnittlichen Höhe einer Modellbahn und dem Auge des Betrachters unter Berücksichtigung des jeweiligen Modellmaßstabes oft um ein Vielfaches größer, als der Abstand zwischen Schienenoberkante und dem Beschauer auf einer Brücke des Vorbildes. Es gehen also bei der Modellbahn noch wesentlich mehr Einzelheiten verloren.

Der Modelleisenbahner, der auch seine Fahrzeuge selbst gebaut hat, wird sich darüber geärgert haben, wenn ein Besucher das Gesamtbild der Anlage betrachtet, während er auf die Einzelheiten, z. B. am Fahrgestell eines Wagens, erst hingewiesen werden mußte. Dazu wird das Fahrzeug vom Gleis genommen. Nun sieht der Besucher zwar diese Einzelheiten, aber die landschaftliche Umgebung fehlt und läßt die viele darauf verwandte Mühe mitunter etwas pedantisch erscheinen. Auch die kleinen Figuren, die unter dem Bahnsteigdach auf den Zug warten, oder die Bänke und Kioske auf dem Bahnsteig sieht der Betrachter nicht.

Viele Modelleisenbahner setzen sich nun hin, oder beugen sich soweit nieder, bis sich ihre Augen nur wenig über dem Gleisniveau befinden. Wer auf einer guten Modellanlage die Züge so an sich vorbeifahren läßt, wird begeistert sein.

Auch der Fotograf, der Einzelheiten und nicht die Anlage in ihrer Umgebung zeigen will, wird mit der Kamera im allgemeinen kurz oberhalb der Wagendächer bleiben [1]. Bei einzelnen Fahrzeugen führt er seine Kamera oft sogar schräg von unten an das Modell heran, besonders wenn er Einzelheiten des Triebwerkes oder Fahrgestelles zeigen oder eine bessere Wirkung des Modelles auf dem Bild erzielen will [2]. Bei der Darstellung kleiner Ausschnitte wird der Fotograf ein mittleres Niveau wählen [3], also oberhalb eines tieferliegenden, jedoch noch unterhalb eines höherliegenden Gleises.

Sollte man nun diese Erfahrungen nicht auch dem Betrachter zugute kommen lassen, indem man die Anlagen gegenüber dem Standpunkt des Betrachters höher anordnet? In Pionierparks und Grundschulen wird das mit Rücksicht auf die Größe der Kinder nicht möglich sein [4]. Übrige, auf besondere Untergestelle oder Konsolen aufgebaute Anlagen, die in der Hauptsache von Erwachsenen und älteren Kindern besichtigt oder bedient werden, sollte man auf eine Höhe von 900 bis 1000 mm über den Standpunkt des Betrachters bringen. Bei Ausstellungs- und Lehranlagen könnte man, soweit bei den letzteren nicht ein Überblick für eine bessere Ausbildung erforderlich ist, auf 1200 oder sogar 1300 mm gehen, und unmittelbar vor der Absperrung der Anlage eine 250 bis 300 mm hohe Stufe für Kinder vorsehen.

Man kann nun eine Anlage der Baugröße I im Gegensatz zu einer solchen der Baugrößen TT oder K wesentlich niedriger anordnen, ohne befürchten zu müssen, daß die Bahn weniger modellmäßig wirkt. Besonders bei den kleinen Baugrößen kommt es darauf an, die Fahrzeuge und Anlagen dem Auge des Betrachters möglichst nahe zu bringen. Wenn sich dadurch der Gesamtüberblick verkleinert, so ist das oft nur angenehm, da bei einem großen Teil der Modellbahnanlagen die Gleislängen, Signalabstände usw. aus Platzmangel keineswegs der zum Beispiel auf die Fahrzeuge angewandten Baugröße entsprechen. Der Modellcharakter wird also durch den Verlust an Übersicht meist noch zunehmen. Wer gleichzeitig Wert auf einen großen Überblick legt, kann die hinteren Teile der Anlage höher legen, als die dem Betrachter näheren, was ja ohnehin bei vielen Anlagen der Fall ist.

Wer einmal versucht, sich seine Welt im kleinen aus der Perspektive der „Menschen" auf seinem Bahnsteig anzuschauen, der wird merken, daß ihm zwar Übersicht verlorengeht, sich ihm dafür aber ein ganz neues Stück Modellbahnromantik erschließt.

Anmerkung der Redaktion:

Unser Mitarbeiter Hansotto Voigt hat uns auf Grund seiner in jahrelanger Arbeit gesammelten Erfahrungen auf dem Gebiet der Baugröße 0 zu der vorstehenden Schilderung folgende Stellungnahme gegeben, der wir uns vollinhaltlich anschließen:

Die vom Verfasser vertretene Ansicht, daß für die Höhenlage die Baugröße eine Rolle spielt, kann ich nicht gutheißen. In jedem Fall wird die Anlage in Augenhöhe — gleich welcher Baugröße sie zugeordnet ist — das natürlichste Bild ergeben. Man macht aber m. E. viel zu wenig von der Möglichkeit Gebrauch, auch Flachlandstrecken teilweise auf einen Bahndamm zu legen, das Gelände mit Häusern und dergl. also auf „Normal-0" der Anlage zu belassen. Damit kann man sehr wirkungsvolle Perspektiven erzielen.

[1] Siehe z. B. Der Modelleisenbahner 6 (1957) S. 245 oder 4. Umschlagseite des Heftes 8/57.

[2] Siehe z. B. Der Modelleisenbahner 6 (1957) S. 127, Bild 1 oder S. 166/167, Bilder 4 bis 7.

[3] Siehe z. B. Der Modelleisenbahner 6 (1957) S. 68 (Bild unten), S. 198 oder 4. Umschlagseite des Heftes 7/57.

[4] Siehe z. B. Der Modelleisenbahner 6 (1957) S. 80 (Bild unten).



Dr. KEHR, Görlitz

Modellbahner an der Ingenieurschule für Schienenfahrzeugbau Görlitz

Mit Beginn des Studienjahres 1956/57 haben sich an der bekannten Schule in Görlitz zahlreiche äußere und innere Veränderungen vollzogen. Mit dem Umzug in die Gebäude in der Boleslaw-Bierut-Straße 1 sind in räumlicher Hinsicht die notwendigen Entwicklungsmöglichkeiten gegeben worden.

Der ehemalige Werkleiter des VEB Waggonbau Bautzen, Ing. Kretschmar, der als langjähriger Fachmann im deutschen Fahrzeugbau besten Ruf genießt, hat die Leitung der Ingenieurschule übernommen.

Auf Anregung der Nahverkehrsbetriebe der DDR wurde ab 1. 9. 56 eine neue Abteilung „Nahverkehr" eingerichtet, wozu die Betriebe mit vielen Lehrplanvorschlägen und umfangreichen Anschauungsmaterial beigetragen und somit ihr besonderes Interesse auch an dieser Spezialausbildung bewiesen haben. Damit wurde die erste Nahverkehrsklasse an einer deutschen Ingenieurschule mit einem aus der Praxis heraus geborenen Studienplan in Leben gerufen.

Die bisherige Bezeichnung „Fachschule", wie sie vor dem Kriege für Techniker- und Handwerksschulen verwendet wurde, ist in „Ingenieurschule" geändert worden, womit dem Charakter der Schule entsprochen wurde.

Die Schüler im dritten Studienjahr W. Liebschner (vorne links), W. Kneisel (rechts), und H. Friese (hinten links) bauen eine Modelleisenbahn in der Baugröße 0 mit einer Schnellzuglokomotive der Baureihe 05. Die Modellbahnanlage wird Lehrzwecken dienen.

Foto: Zentralbild



Die führende Stellung, die mit dem Namen „Görlitz" im Schienenfahrzeugbau verbunden ist — man denke nur an das weltberühmte „Görlitzer Drehgestell" — ist auch auf dem Ingenieurschulgebiet behauptet worden.

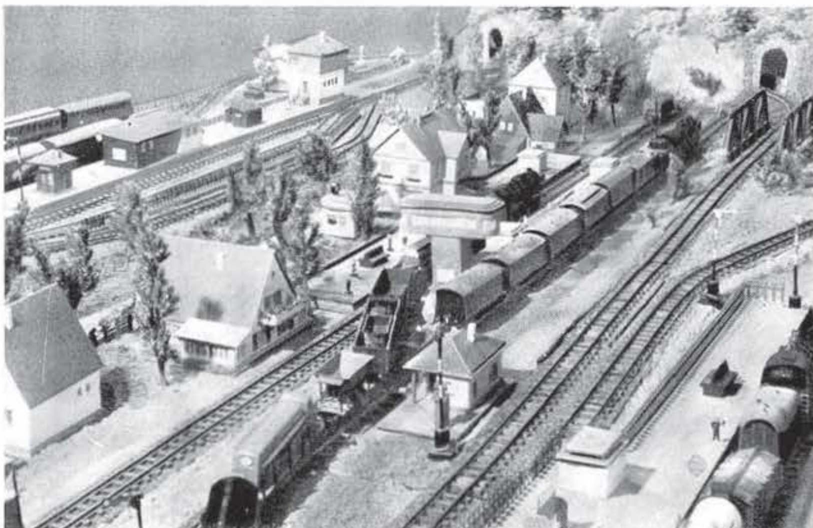
Vor einigen Monaten wurde — verständlich an einer dem Schienenfahrzeugbau dienenden technischen Schule — eine Modellbahngruppe gegründet, womit das Modellbahnwesen, eine so lehrreiche Beschäftigung interessierter junger Menschen, auch bei uns Einzug hielt. Anläßlich der Gründungsfeier erläuterte Direktor Kretschmar die Bedeutung dieser neuen Arbeitsgruppe und versprach, sie durch Bereitstellung von Mitteln und Zeichnungsunterlagen von Schienenfahrzeugen zu unterstützen. Abteilungsleiter Dr. Kehr wies auf das Wort von Max Eydt hin: „Modelle ziehen den Menschen unwiderstehlich an. Es ist der uralte Spieltrieb, der unbewußt soviel Großes geschaffen hat". Damit ist die Ursache des Modellbahnwesens in Deutschland festgestellt worden, während sich dieses im Ausland oft aus den Gartenbahnen entwickelt hat. Dr. Kehr gab der Hoffnung Ausdruck, daß der jetzt der Ingenieurschule vorlaufende polytechnische Unterricht der allgemeinbildenden Schulen viel Nutzen bringen und vielleicht auch durch das dort teilweise vorhandene Modellbahnwesen fachgebunden betont werden könne. Die praktische Anwendung und den Nutzwert beweist die mit so viel Sachkenntnis und Liebe als Betriebsanlage erbaute Modellbahn der Hochschule für Verkehrswesen Dresden, die für die Ausbildung im Eisenbahnbetrieb außerordentlich wertvoll ist, z. B. für Versuche über die Durchlaßfähigkeit von Strecken. Aufgabe unserer Modellbahngruppe wird es sein, Modelle als Anschauungsmaterial zu bauen, die in Größe und Ausstattung als Lehrmittel für unsere Ingenieurschule praktischen Nutzen haben werden. Dabei wird nicht mehr die Dampflokomotive — wie beliebt war doch die „38er" bei unseren Modellbahnern! — im Vordergrund stehen, sondern z. B. der Schienenbus oder der Gliedertriebzug. Die Leitung unserer Modellbahngruppe wurde in die bewährten Hände der von der Deutschen Reichsbahn Bw Dresden-Alt zum Studium an unsere Ingenieurschule Görlitz delegierten Studierenden Liebschner und Kneisel gelegt. Dr. Kehr wies noch darauf hin, daß das Modellbahnwesen auch internationale Bedeutung habe und einen politischen Charakter trage. Überreichte doch die Modellbahngruppe eines RAW der DDR das Modell eines Triebwagens anläßlich des Jubiläums der Schwedischen Staatsbahn als Geschenk und bot damit die Hand über Ländergrenzen hinweg, so wie unsere Schienenstränge diese gleichsam symbolisch durchschneiden. Deshalb ist auch beabsichtigt, mit westdeutschen und ausländischen Modellbahngruppen Verbindung aufzunehmen.

Wie die Deutsche Bundesbahn mitteilte, besteht — das sei zum Schluß bemerkt — keine Ingenieurschule für Schienenfahrzeugbau im Gebiet der Bundesrepublik. Die Arbeit der Görlitzer Ingenieurschule als einzigem Spezialinstitut Deutschlands ist deshalb auch eine gesamtdeutsche Aufgabe!

Im Heft 4/1955 schilderten wir auf den Seiten 102 und 103 an Hand verschiedener Gleisplanskizzen, wie aus einer einfachen H0-Anlage mit etwa 14 m Gleislänge nach dreimaliger systematischer Erweiterung die Anlage Helgardsbrunn mit etwa 34 m Gleislänge in den Abmessungen 1,3 × 3,3 m entstand. Mit Ausnahme von Probefahrten verkehren die Züge auf dieser Anlage nur nach genau ausgerechneten Fahrplänen.

Weitere Motive von der Anlage Helgardsbrunn sind auf Seite 326 dieses Heftes und auf der Titelseite des Heftes 8/57 abgebildet.

Fotos: A. Delang, Berlin



1

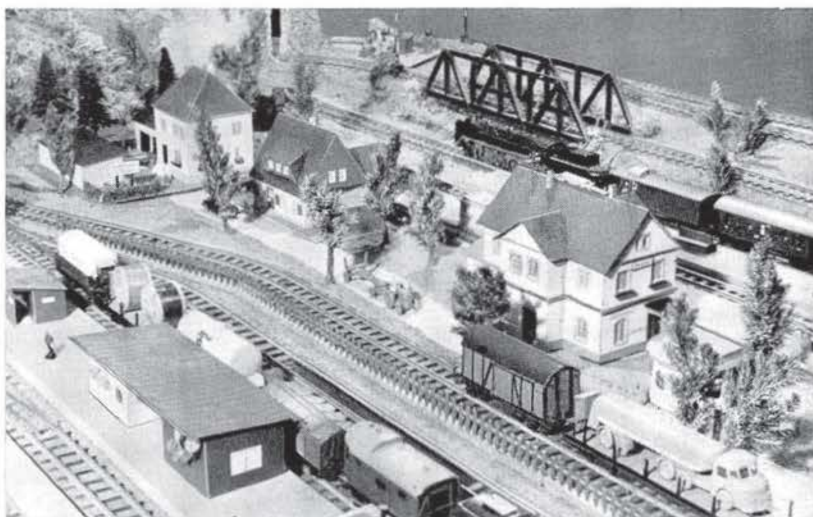
Von Helgardsbrunn nach Annasee

Bild 1 Der im Gleis 2 des Bf Annasee einfahrende Güterzug hat den Außenring bei der Abzweigstelle Birkwitz verlassen. Im Vordergrund rechts der Haltepunkt Hildchenbach, im Hintergrund links oben die Westseite des Bf Helgardsbrunn.

Bild 2 Blick auf das Empfangsgebäude des Bf Annasee, das entgegen dem Lageplan nicht nördlich, sondern südlich der Gleisanlagen errichtet wurde. Das Lokbehandlungsgleis des Bf Helgardsbrunn (Vordergrund) wurde von dem ansteigenden Gleis des Außenringes durch einen Zaun getrennt.

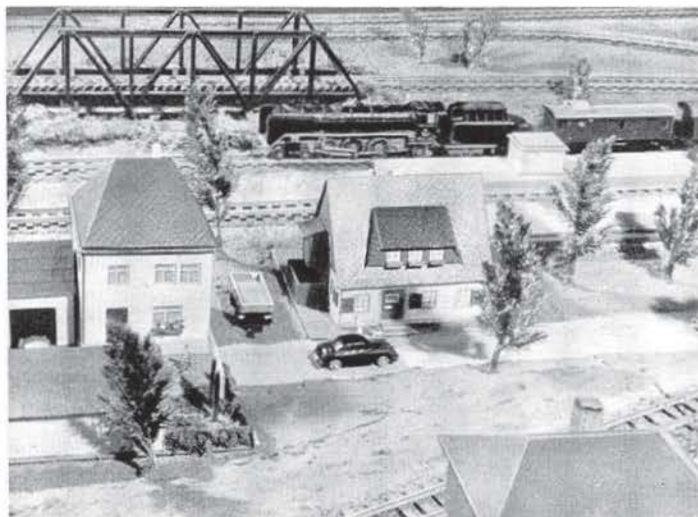
Bild 3 Eingefahrener Personenzug mit Lok der Baureihe 03 im Gleis 1 des Bf Annasee. Die hinter der Lok befindliche Brücke, die das Gleis des Innenringes über einen Sumpf führt, hätte man bei den heutigen technischen Möglichkeiten sicher durch Trockenlegung des Sumpfes einsparen können.

Bild 4 Mit Hilfe des neuen 20 t Bockkranes ist die Bootsverladung auf der Ladestraße (Gleis 4) des Bf Annasee kein Problem mehr. Vorn rechts der Lokschuppen des Bf Annasee im Hintergrund das Stellwerk der Abzweigstelle Birkwitz.

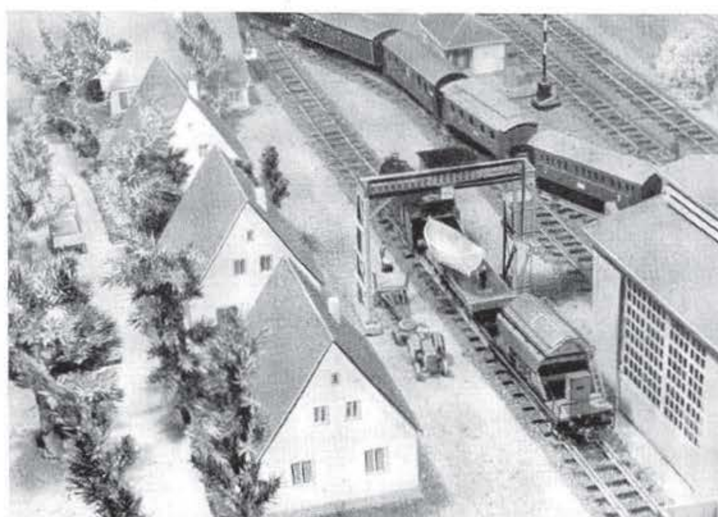


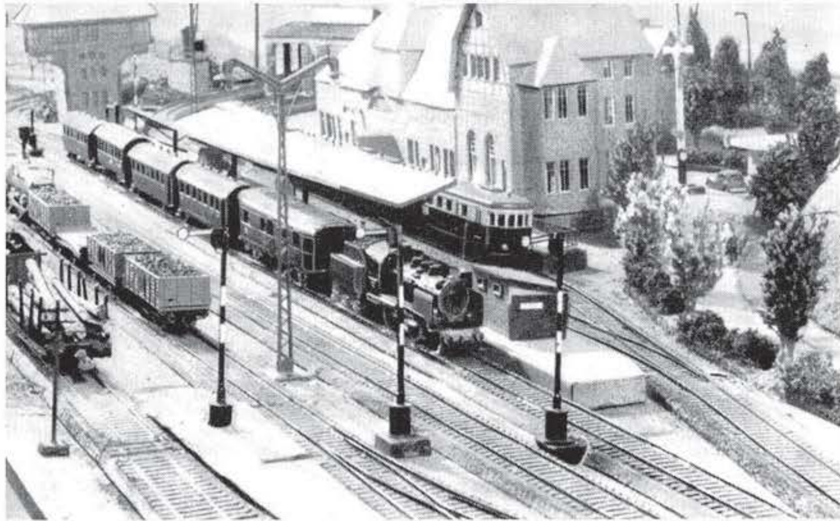
2

3



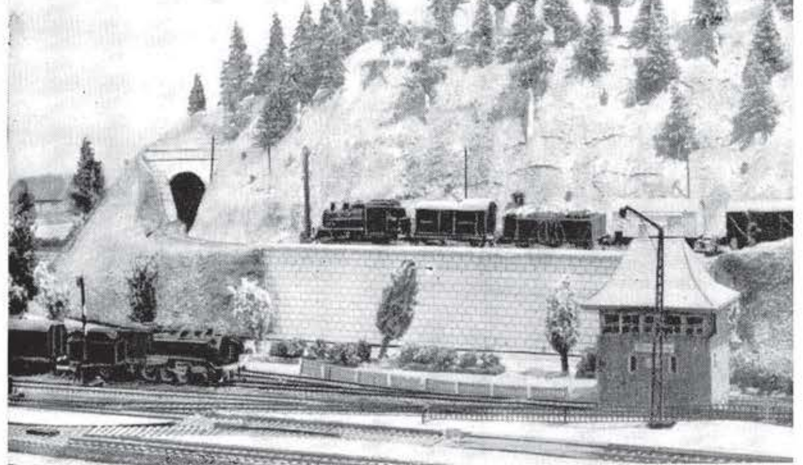
4



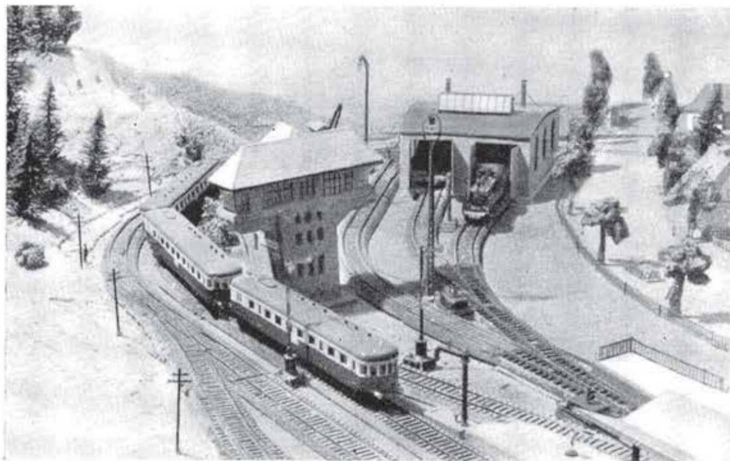


1

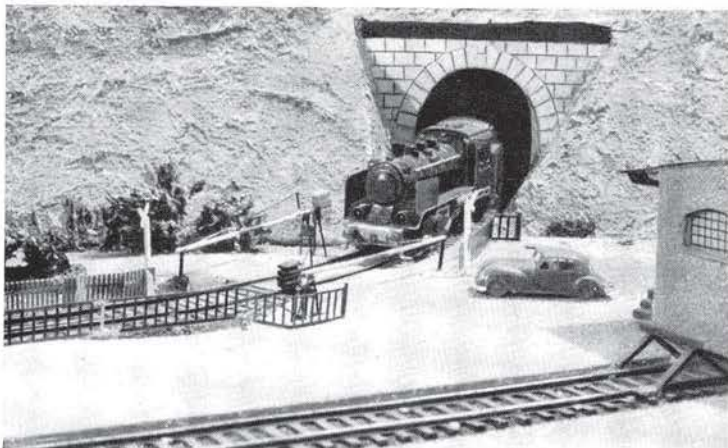
EINE GUTE ANLEITUNG



2



3



4

... fand der Student Wolfgang Heide aus Freiberg in Sachsen beim Bau von Gleisanlagen, Gebäudemodellen und Zubehörteilen für seine 1,5×3,2 m große Anlage durch unsere Zeitschrift. Die Bilder auf dieser Seite zeigen Ausschnitte aus der noch in Arbeit befindlichen H 0-Anlage nach zweijähriger Bauzeit. Es wurden z. B. das Empfangsgebäude im Bild 1 nach einem Bauplan im Heft 4/1952, das Stellwerk im Bild 2 nach einem Bauplan im Heft 12/1953, ein Drehkran und ein Wasserkran nach Bildern und Beschreibungen in den Heften 3 und 4/1954 angefertigt. Die beiden zuletzt genannten Teile werden auf der 3. Umschlagseite dieses Heftes gezeigt. Für das Stellwerk im Bild 3 und die Schranken im Bild 4 dienten Fotografien als Vorlage.

Ing. GÜNTER FROMM, Weimar

Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H0 Teil II Lokomotivschuppen

Руководство для изготовление вагонного депо в масштабе «H 0» часть 2. Паравозныи сараи

Plan de construction d'ateliers de chemins de fer H 0. 2e partie — rotonde pour locomotives

Ground-plan for a locoshop in the norm H 0, 2. part locobox

DK 688.727.836.1

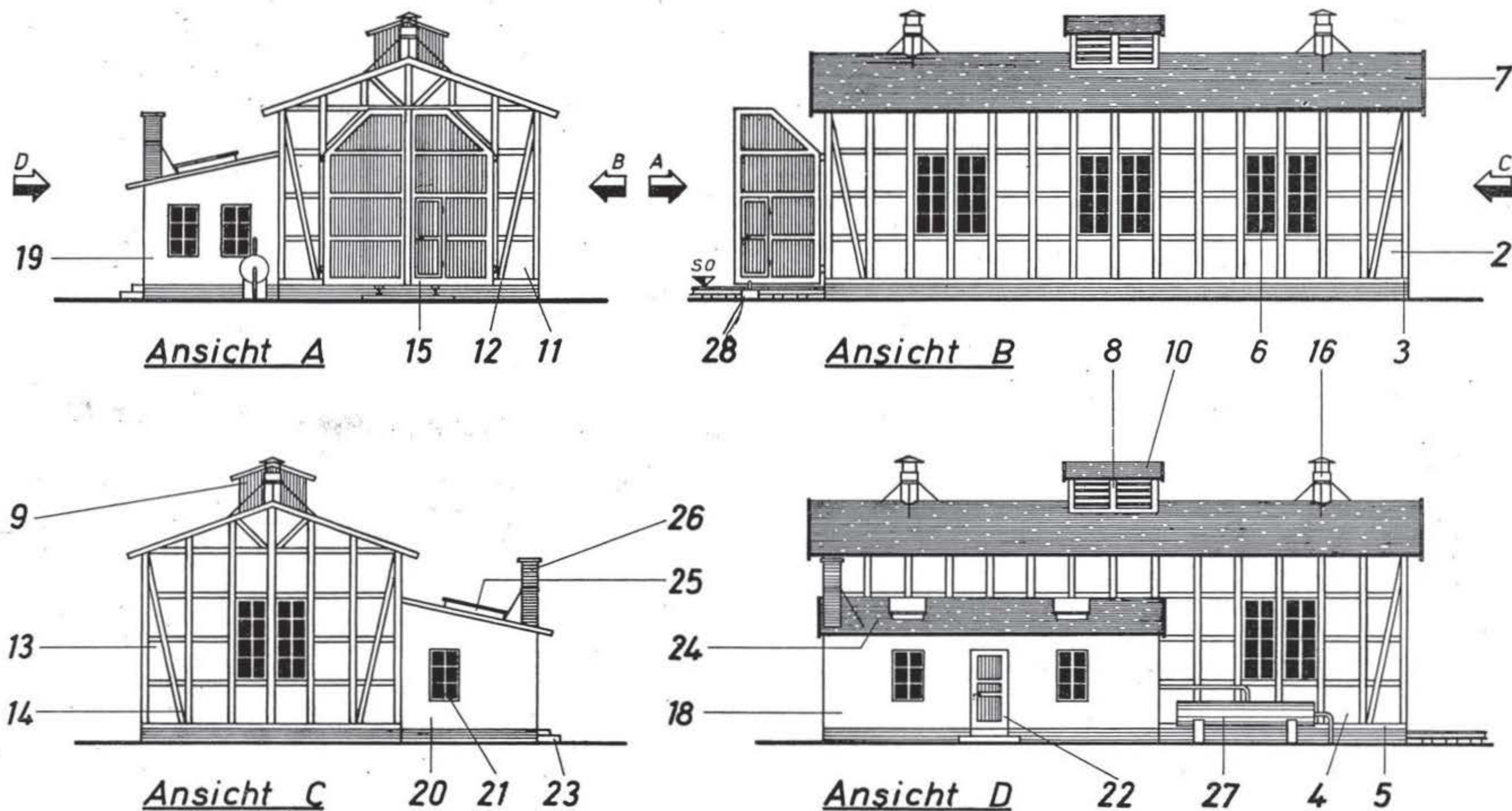
Die im Heft 10/57 begonnene Bauplanreihe wird heute mit dem Plan eines Lokomotivschuppens fortgesetzt. Es ist ein einständiger Schuppen in Fachwerkskonstruktion, wie er für viele kleine Bahnbetriebswerke typisch ist. Er bietet Platz für eine Lok der Baureihe 80, 64, 92 oder 24.

Zum Bau des Schuppens genügen einige Hinweise. Die Seitenwände werden in der oft beschriebenen bewährten Art hergestellt. Vor dem Zusammenbauen werden die Innenseiten der Wände weiß, die äußeren Putzflächen sandfarbig und das Fachwerk dunkelbraun gestrichen. Das Tor wird wegen der besseren Haltbarkeit aus Sperrholz angefertigt und mit Türbändern aus 0,3 mm dickem Blech versehen. Die Torangeln biegen wir aus 0,5 mm dickem Draht und befestigen sie in der Stirnwand, die ebenfalls der besseren Haltbarkeit wegen aus Sperrholz angefertigt wird. Auf dem Dach werden die Rauchabzüge und die Laterne befestigt, erstere mit einer Abspannung aus dünnem Draht, wie aus der Zeichnung zu ersehen ist. Der Werkstattanbau wird sandfarbig, Tür, Tor, die Dachuntersichten und die Windbretter olivgrün gestrichen. Der Druckluftkessel und die Rauchabzüge erhalten dunkelgrauen Anstrich. Den Sockel streichen wir entweder braungrau wie Bruchsteinmauerwerk oder bekleben ihn mit Ziegelsteinpapier.

Nach diesen wenigen Angaben und an Hand der Zeichnungen kann dieses ansprechende Modell von jedem Modelleisenbahner leicht nachgebaut und ein Schmuckstück jeder Anlage werden.

Stückliste zum Bauplan für einen Lokomotivschuppen

Lfd. Nr.	Anzahl	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
1	1	Schuppenfußboden	Pappe	167 × 75 × 2,5 mm
2	1	Seitenwand (Ansicht B)	Pappe	170 × 59,5 × 1 mm
3	1	Fachwerk zu Teil 2	Pappe	170 × 55,5 × 0,5 mm
4	1	Seitenwand (Ansicht D)	Pappe	170 × 59,5 × 1 mm
5	1	Fachwerk zu Teil 4	Pappe	170 × 55,5 × 0,5 mm
6	5	Fenster	Pappe	28 × 31,5 × 0,5 mm
7	1	Dach	Pappe	178 × 96 × 1 mm
8	2	Laternenseitenwand	Pappe	26 × 12 × 1 mm
9	2	Laternenstirnwand	Pappe	18 × 15,5 × 1 mm
10	1	Laternendach	Pappe	28 × 26 × 0,7 mm
11	1	Stirnwand (Ansicht A)	Sperrholz	75 × 74,5 × 1 mm
12	1	Fachwerk zu Teil 12	Pappe	75 × 70,5 × 0,5 mm
13	1	Stirnwand (Ansicht C)	Pappe	75 × 74,5 × 1 mm
14	1	Fachwerk zu Teil 13	Pappe	75 × 70,5 × 0,5 mm
15	1	Tor	Sperrholz	51 × 54,5 × 0,8 mm
16	2	Rauchabzug	Rundholz	5 mm ∅, 15 mm lg.
17	1	Werkstattfußboden	Pappe	96 × 41 × 4 mm
18	1	Werkstattlängswand	Pappe	98 × 35 × 1 mm
19	1	Werkstattstirnwand (Ansicht A)	Pappe	41 × 44,5 × 1 mm
20	1	Werkstattstirnwand (Ansicht C)	Pappe	41 × 44,5 × 1 mm
21	5	Fenster	Pappe	13 × 19,5 × 0,5 mm
22	1	Tür	Pappe	15 × 26,5 × 0,5 mm
23	1	Treppe	Pappe	18 × 11 × 2 mm
24	1	Werkstattdach	Pappe	100 × 48 × 1 mm
25	2	Oberlicht	Pappe	56 × 2 × 0,5 mm
26	1	Schornstein	Pappe	22,5 × 20,5 × 0,5 mm
27	1	Druckluftkessel	Rundholz	8 mm ∅, 42 mm lg.
28	2	Torfeststeller	Holz	5 × 5 × 3 mm



Ansicht A
Ansicht B
Ansicht C
Ansicht D
D
B
A
C
SO
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
1957
Datum
Name
Gezeichn.
7. Mai
Geprüft
8. Mai
Günter Fromm
Weimar
Wallendorfer Str. 27
Baugröße
HO
Maßstab
1:2
Lokomotivschuppen
Ansichten A–D
Zeichgs. Nr.
70.2 Bl. 1

1

Werkstattanbau

4 a = Pappstreifen 72 x 4 x 0,7 mm aufkleben

9

8 a = In jede Öffnung vier Pappstreifen 10 x 1,5 x 0,5 mm jalousieartig einkleben

2 a = Pappstreifen 170 x 4 x 0,7 mm aufkleben

5 Auf Teil 4 kleben

ritzen u. knicken

10

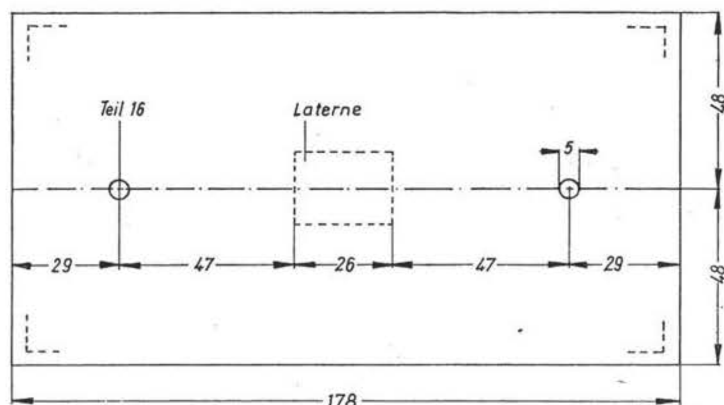
Maße wie bei Teil 5

3 Auf Teil 2 kleben

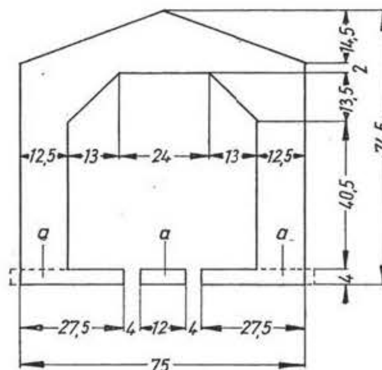
21 M. 1:1

18 a = Pappstreifen 98 x 4 x 0,7 mm aufkleben

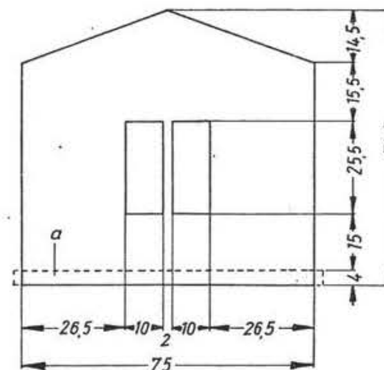
1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	9. Mai	[Unterschrift]			
Geprüft	10. Mai				
Maßstab 1:2 1:1	Lokomotivschuppen			Zeichgs. Nr.	70.2 Bl. 2
	Einzelteile Nr. 1–5, 8–10, 18 und 21				



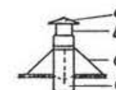
7
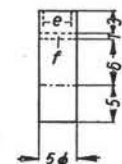


11 a = Pappstreifen 0,7 mm dick aufkleben.



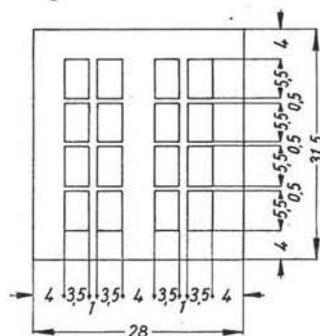
13 a = Pappstreifen 78,5 x 4 x 0,7 mm aufkleben.



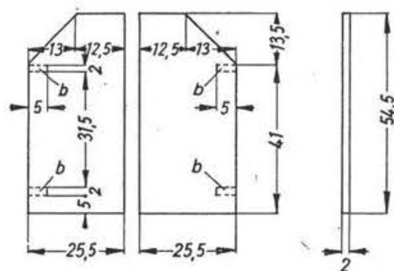
16



16 a M. 1:1

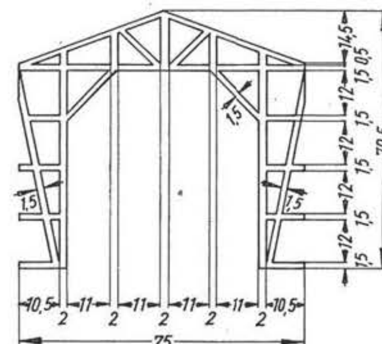


6 M. 1:1

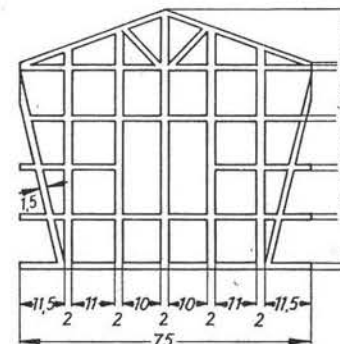


15 Mit Messer senkrecht ritzen.

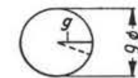
15 c



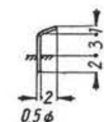
12 Auf Teil 11 kleben.



14 Auf Teil 13 kleben



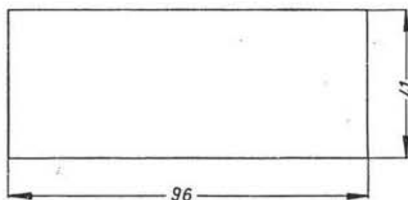
16 c M. 1:1
Pappe 0,5 d



16 b M. 1:1
Draht 0,5 ϕ

16 d = Abstrebungen aus Draht 0,5 ϕ

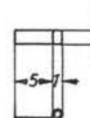
16 e = 4 Löcher 0,5 ϕ, 2 mm tief einstechen. 16 f = Papierring 1 mm breit um Teil 16 a kleben. 16 g = einschneiden und übereinander Kleben



17

15 c

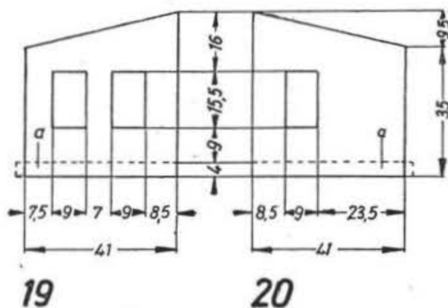
15 a Aus 0,5 d. Pappe schneiden und auf Teil 15 kleben.



15 b M. 1:1

Vier Stück aus 0,3 mm d. Blech biegen, auf der Rückseite v. T. 15 einlassen u. festkleben.

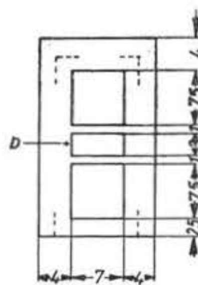
1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße
Gezeichn.	11. Mai	[signature]			HO
Geprüft	12. Mai	[signature]			
Maßstab 1:2 1:1	Lokomotivschuppen	Einzelteile Nr. 6, 7, 11 ··· 17		Zeichgs. Nr. 70.2 Bl. 3	



19 20

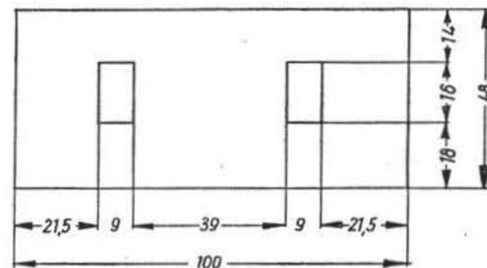
a = Pappstreifen 43 x 4 x 0,7 mm aufkleben.



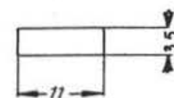


22 M. 1:1 22 a M. 1:1

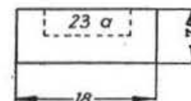
Teil 22a auf Teil 22 kleben. b = Türklinke aus 0,3 mm d. Draht biegen und festkleben



24 An den Stirnseiten der Teile 7 und 24 2 mm breite und 0,5 mm dicke Pappstreifen als Windbretter ankleben.

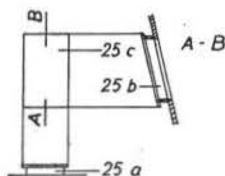


23 a M. 1:1



23 M. 1:1

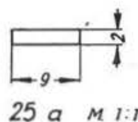
Teil 23a auf Teil 23 kleben



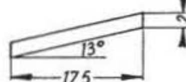
25



25 c M. 1:1

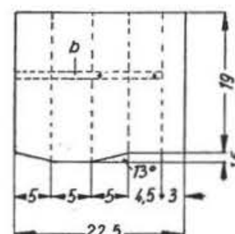


25 a M. 1:1

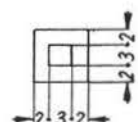


25 b M. 1:1

Teil 25a und b je zweimal, Teil 25c einmal anfertigen. Aus Teil 25a und b Oberlicht zusammenbauen, auf Teil 24 kleben und mit Teil 25c abdecken.



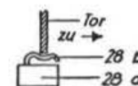
26 M. 1:1



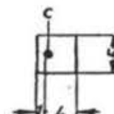
26 a M. 1:1

Pappe 1 mm d.

b = Papierstreifen 1 mm breit aufkleben und Abstrebungen aus Draht 0,2 mm ϕ gemäß Zeichnung anbringen.

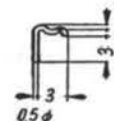


28 M. 1:1



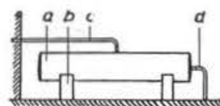
28 a M. 1:1

c = Bohrung 0,4 ϕ

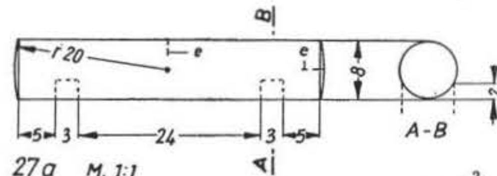


28 b M. 1:1

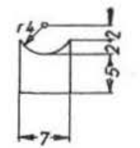
Aus 0,5 mm d. Stahldraht biegen.



27



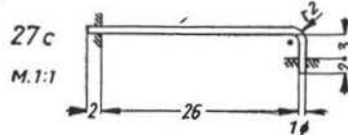
27 a M. 1:1



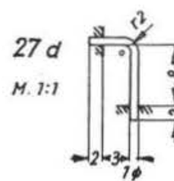
27 b M. 1:1

27 a = 1 Stück, Rundholz 8 ϕ, 41 lg.
27 b = 2 Stück, Pappe 3 mm dick.
27 c = 1 Stück, Draht 1 ϕ, gestr. Lg. 35.
27 d = 1 Stück, Draht 1 ϕ, gestr. Lg. 17

27 c M. 1:1



27 d M. 1:1



e = Bohrung 1 mm ϕ, 2 mm tief.

1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße
Gezeichn.	13. Mai	[signature]			HO
Geprüft	14. Mai	[signature]			
Maßstab 1:2 1:1	Lokomotivschuppen Einzelteile Nr. 19, 20, 22 ··· 28			Zeichgs. Nr. 70.2 Bl. 4	



Ing. KLAUS GERLACH, Berlin

Sowjetmacht plus Elektrifizierung, das ist Kommunismus. Fast jeder kennt dieses Wort Lenins. Sowjetmacht plus Elektrifizierung, das ist die Macht der arbeitenden Menschen, vereint mit dem Teil der Technik, auf dessen Wegen die friedliebende Menschheit schnell voranschreitet. Vor 40 Jahren rüttelte dieses Wort die sowjetischen Völker auf, und manch ein Mütterchen im abgelegenen Dorf stand mit Tränen in den Augen im Schein der so geheimnisvollen elektrischen Glühlampe. Wie wurde die Sowjetunion verlacht, als sie mit den primitivsten Mitteln heranging, dieses Wort Lenins Wirklichkeit werden zu lassen! Doch mit jedem neuanlaufenden Generator verstummte ein spöttischer Lacher mehr, und als sich die Hochspannungsmaste Kilometer um Kilometer das Land eroberten, wurden auch die gehässisten Schreihälse leiser.

Es gibt ein Gedicht von Majakowski, in dem es heißt: „Knips, und hell ward's in der Steppe, sieh mal an, wie fein das ging." So war es auch .Mit Glühlampen, die an zwei Drähten lose von der Decke irgendeines Bauernhauses baumelten, fing es an. Heute ist der elektrische Traktor im entferntesten Winkel der Sowjetunion genausowenig eine Sensation wie riesige Überlandleitungen, die sich kreuz und quer durch das Land ziehen. Ich möchte wetten, daß auch der eingefleischte Skeptiker im stillen Kämmerlein den Hut vor solchen Leistungen zieht, wie sie die sowjetischen Kraftwerke darstellen. Erst kürzlich konnte man in der Zeitung lesen, daß die Sowjetunion mit dem Bau des größten Wasserkraftwerkes der Welt begonnen hat. In den 40 Jahren der Sowjetmacht sind die Millionen von Kilowatt geradezu aus dem Erdboden gestampft worden.

Vergleiche drängen sich auf. Am Anfang wurden die Fundamente für eine Turbine mit Karre und Spaten gebaut. Heute steht eine junge sowjetische Ingenieurin vor dem Schaltpult und läßt haushohe Kräne Tonnenlasten in reißende Fluten senken. Staudämme wachsen aus dem Boden, so daß selbst Experten verwundert die Köpfe schütteln. Eines aber haben die sowjetischen Menschen damals wie heute gemeinsam, den unbändigen Willen, mehr zu schaffen, noch viel mehr Energie zu erzeugen, um besser leben zu können.

Ja, so kann man vom Thema abschweifen, wenn man die Gedanken spielen läßt. Da ich Ihnen aber etwas über die Elektrifizierung der sowjetischen Eisenbahnen erzählen wollte, tragen Sie mir diese Vorbemerkung bitte nicht nach. Es gehört ja nun einmal dazu.

Obwohl die Sowjetunion auf dem Gebiet der Bahnelektrifizierung viel nachzuholen hatte, besitzt sie heute ein umfangreiches elektrisches Streckennetz. Zur Zeit werden über 9000 Kilometer Strecken auf 19 Eisenbahnlinien elektrisch betrieben. Die für gewöhnlich angenommene Bauzeit solcher Strecken wird in der Sowjetunion beträchtlich unterschritten, und so haben sich die sowjetischen Eisenbahner das Ziel gesetzt, in den nächsten zehn Jahren (gerechnet ab 1954) folgende von Moskau ausgehende Bahnlinien auf elektrische Zugförderung umzustellen:

Moskau—Kuijbyschew—Tscheljabinsk—Omsk—Nowosibirsk—Irkutsk,

Moskau—Charkow—Rostow—Sotschi,

Moskau—Kasan—Swerdlowsk,

Moskau—Leningrad und

Moskau—Gorki.

Bereits im Jahre 1955 wurde die Elektrifizierung um 70 Prozent gegenüber 1954 erhöht. Die außerordentlich

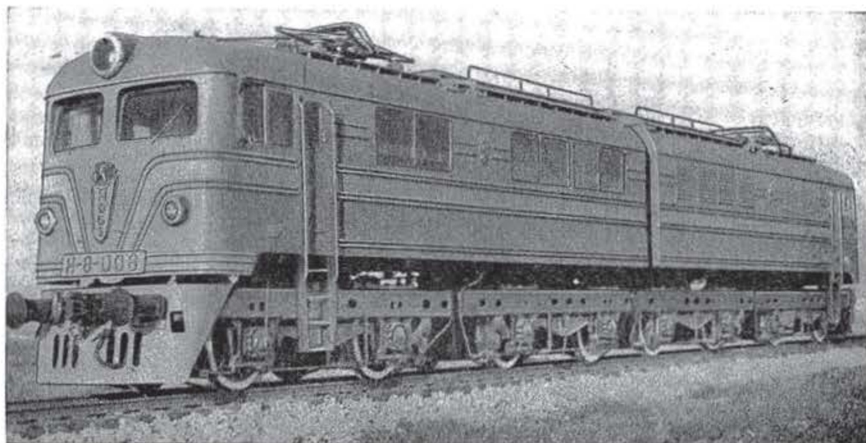


Bild 1 Eine der bekanntesten Ellok-Typen der sowjetischen Eisenbahnen ist die der Baureihe N 8. Ihre Motorleistung liegt bei 5700 PS. Die Ellok erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h und eine Anfahrzugkraft von 55 000 kg.

stark beanspruchten Abschnitte Djoma—Rajewska der Ufaer Bahn sowie Tatarskaja—Omsk und Omsk—Issykkul der Omsker Bahn wurden auf elektrischen Betrieb umgestellt. Mit dem Ausbau des ersteren Abschnittes ist die gesamte Strecke von Tscheljabinsk nach Rajewka elektrifiziert. Die Umstellung der beiden anderen Abschnitte gestattet es nun, die 770 Kilometer lange Hauptstrecke von Nowosibirsk nach Issykkul elektrisch zu durchfahren. Auf diesen Strecken verkehren besonders viele Güterzüge, die vor der Elektrifizierung die Verkehrslage oft schwierig gestalteten. Nach dem Umbau hat sich der Betrieb bedeutend verbessert. Es ist zu erwarten, daß der Eisenbahnverkehr nach dem Umbau der gesamten Strecke Nowosibirsk—Omsk—Tscheljabinsk—Djoma—Kinel—Sysran noch flüssiger wird.

Nachdem nun auch die 46 Kilometer lange Strecke Moskau—Iksha elektrifiziert wurde, ist der gesamte Vorortverkehr Moskaus auf elektrischen Betrieb umgestellt. Lediglich einige von Moskau ausgehende Güter- und Personenfernstrecken müssen noch umgebaut werden. Auch mit der Elektrifizierung der Vorortstrecken anderer großer Eisenbahn-Knotenpunkte, z. B. Charkow, ist begonnen worden.

Für die neuen Strecken werden natürlich viele Lokomotiven zusätzlich gebraucht. Allein in den Jahren von 1956 bis 1960 werden daher 2000 elektrische Lokomotiven gebaut. In der Regel liegt die Auslastung der Güterzüge in der Sowjetunion bei 1800 Tonnen, wobei vereinzelt Lasten bis zu 4000 Tonnen vorkommen. Das heißt also, daß die Lokomotiven sehr leistungsfähig sein müssen. Für die 2000 Lokomotiven wurde daher auch der stärkste Ellok-Typ, das ist die Baureihe WL 22 mit der Achsanordnung Do'Do', vorgesehen. In den Budjonny-Werken in Nowotscherkask werden sie hergestellt. In diesem Zusammenhang sei noch erwähnt, daß bis 1960 neben den 2000 Elloks auch 2000 Diesellokomotiven beschafft werden.

Gefahren wird auf den elektrischen Fernstrecken mit 3000 Volt Gleichstrom und auf einigen Vorortstrecken mit 1500 Volt Gleichstrom. Versuchsweise wurde jedoch schon im Jahre 1955 auf dem Abschnitt Osherelje—Michailow der Strecke Moskau—Kursk—Donezbecken der elektrische Betrieb mit Einphasenwechselstrom von Industriefrequenz bei einer Spannung von 22 000 Volt aufgenommen. Infolge der hohen Spannung ist es möglich, den Querschnitt des Fahrdrahtes erheblich zu verringern. Auch wird dadurch der Abstand der Unterwerke auf mehr als das Doppelte erhöht und die Konstruktion dieser Werke sehr vereinfacht. In dem vorstehend erwähnten Lokomotivwerk sind für diese Versuche zwei Lokomotiven für Einphasenwechselstrom gebaut worden, die mit großem Erfolg auf dem Butowoer Ring erprobt wurden. Für den regulären Betrieb wird dann eine starke achtachsige Lok eingesetzt werden.

In großem Maße geht man jetzt dazu über, auf den elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecken Stahlbetonkonstruktionen anzuwenden. Beispielsweise wird ein neuer Typ von Unterwerken ausgearbeitet, die aus zusammensetzbaren Stahlbetonteilen aufgebaut werden sollen. Weiterhin wird man Stahlbetonmaste für die Fahrleitungsanlagen so typisieren, daß sie serienmäßig hergestellt werden können. Versuche mit ferngesteuerten Unterwerken wurden auf der Strecke Moskau—Ramenskoje angestellt. Die Versuche sind positiv ausgefallen. Man wird daher bald dazu übergehen, die Fernsteuerung besonders auf Fernstrecken einzuführen.

Bekanntlich kann man jeden elektrischen Motor auch als Generator verwenden. Das heißt, wenn man einen elektrischen Motor beispielsweise durch einen Dieselmotor antreibt, kann der elektrische Motor elektrische Energie erzeugen. In der Sowjetunion hat man nun zwei neue Systeme entwickelt, die es ermöglichen, die Bremsarbeit in das Fahrleitungsnetz zu liefern. Damit wird also unter bestimmten Voraussetzungen die Lokomotive zum Energieerzeuger. Die Bremsarbeit ist so zu verstehen, daß bei Talfahrten nicht mehr die Bremsklötze an den Radreifen die in dem Zug innewohnende Bewegungsenergie vernichten, sondern daß die elektrischen Motoren der Lokomotive zum Bremsen herangezogen werden. Die Motoren werden gewissermaßen angetrieben, und die Bewegungsenergie des Zuges verwandelt sich in elektrische Energie. Diese wird von den jetzt zu Generatoren gewordenen Maschinen der Lokomotive in das Fahrleitungsnetz gespeist. Die beiden neuen Systeme dieser Energierückgewinnung wurden von dem Werk „Uralelektroapparat" und von der Abteilung für Elektrifizierung am Zentralen Wissenschaftlichen Forschungsinstitut vorgeschlagen und auf der Swerdlowsker Strecke erprobt.

Nun noch etwas zu der berühmten Moskauer Untergrundbahn, der „Metro". Auf ihre U-Bahn sind die Moskauer stolz, und für jeden ausländischen Besucher ist sie ein Schauobjekt. In kurzen Abständen fahren die blitzsauberen Züge auf blitzsaubere Bahnhöfe ein. Nirgends in der Welt ist die technische Vollkommenheit derartig gelungen mit der Architektur und dem ästhetischem Empfinden in Verbindung gebracht worden, wie auf der Moskauer Metro. Jeder Bahnhof ist eine Augenweide für sich und ladet direkt zum Verweilen ein. Mit Inbetriebnahme der Linie nach Arbat, das ist eine Radiallinie mit drei Zwischenbahnhöfen,

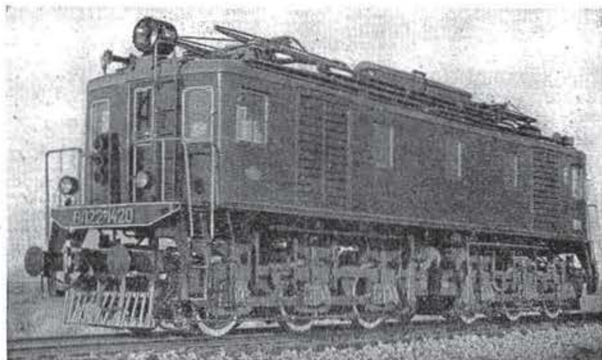


Bild 2 Eine sehr gebräuchliche Ellok ist auch die der Baureihe WL-22. Sie ist besonders für Fernstrecken gebaut. Ihre Leistung liegt bei 3260 PS und die Höchstgeschwindigkeit beträgt 75km/h. Sie wird mit 3000 Volt betrieben und besitzt eine Anfahrzugkraft von 40 000kg.

und des 20 Kilometer langen Außenringes, sind von 25 Bezirken Moskaus 18 an das U-Bahnnetz angeschlossen. Weitere Linien befinden sich in Bau bzw. konnten bereits fertiggestellt werden. Hier handelt es sich um die Verbindungen Zentralkulturpark—Leninhügel (Universitätsviertel) und Botanischer Garten—Landwirtschaftsausstellung.

So also der Stand der Bahnelektrifizierung in der Sowjetunion, so die Perspektiven. Es ist ein gewaltiges Projekt der Modernisierung, das die sowjetischen Eisenbahner ausführen, ebenbürtig den anderen Leistungen, die die sowjetischen Menschen in 40 Jahren Sowjetmacht vollbracht haben.



Aus anderen Zeitschriften

Damit sich unsere Leser einen Überblick über die Fachaufsätze in den Modellbahnzeitschriften anderer Länder verschaffen können, veröffentlichen wir auf dieser Seite regelmäßig Auszüge aus dem Inhaltsverzeichnis aller anderen Zeitschriften, die uns gegenwärtig zugänglich sind. Wir sind bemüht, diesen Überblick zu erweitern und nach und nach alle Zeitschriften zu erfassen.

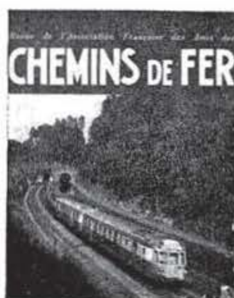
Wer daran interessiert ist, Fotokopien oder Übersetzungen von Fachaufsätzen aus anderen Zeitschriften zu erhalten, kann diese bei der Literaturvermittlung der Zentralstelle für wissenschaftliche Literatur (ZWL), Berlin W 8, Unter den Linden 8, beziehen. Wir machen unsere Leser noch einmal auf unsere diesbezügliche Ankündigung im Heft 7/1957, Seite 219, aufmerksam (Nachweisung und Vermittlung von Fachliteratur im Original und in Übersetzung).











Chemins de Fer (Frankreich) Nr. 204/1957

Entwicklung der Weichenstellwerke

Die Umbauten am Pariser Nordbahnhof

Der „Mistral" läuft 150 km/h

Eisenbahn (Österreich) Nr. 9/1957

So sieht meine Heimanlage aus

Bahnhof Meidling in H0

Ringisolierte Räder

Das Multiplex-System (HAMO-Fernsteuerung)

Bauplan für den zweiachsigen Personenwagen Beh 34001 der ÖBB

Eisenbahn-Amateur (Schweiz) Nr. 9/1957

Die Gleichstrom-Triebwagenzüge der SBB für die Strecke Genève–La Plaine

Neues von der Talyllyn Railway

Die Mariazeller-Bahn in Österreich

Miniatur-Bahnen (Deutsche Bundesrepublik) Nr. 12/1957

Erfahrungen mit einer kleinen Eisenbahn-Anlage

Abspannmaste

Bauplan für die schwere Güterzug-Ellok BR 88² — Reihe 1280 der ÖBB

Gleisbildstellwerk

Italmodel (Italien) Nr. 71/1957

Abschied von der Station Garibaldi-Platz in Neapel

Die Elektromotoren für Eisenbahnmodelle

Bauplan für den ehem. Cz-Wagen, Baureihe 33000, der FS Italia im Maßstab 1 : 120

Elektrifizierung der Anlage

Loco-Revue (Frankreich) Nr. 166/1957

Eine versenkbare Anlage in der Baugröße H0

Abstände für die Aufstellung der Signale

Bau eines zweiteiligen Bugatti-Triebwagens der PLM

Hamburger Blätter für alle Freunde der Eisenbahn (Deutsche Bundesrepublik) Nr. 8/1957

Danske Statsbaner — aus der Sicht des Deutschen Eisenbahners

SNCF: Im Land der schnellen Züge

Modelbane-Nyt (Dänemark) Nr. 8/1957

Die dänischen Faxe-Eisenbahnen

Bau eines dreiachsigen offenen Güterwagens der Gribskov-Bahn

Eine neue Holz- und Pappbauweise für rollendes Material

Model Railway News (England) Nr. 8/1957

Das Streckennetz des Sherwood-Distrikts

Versuche mit Lokomotiven der Klasse 8

Bauplan für den Plattformwagen der Insel-Man-Eisenbahn

Die Anlage Vale of Penwal

Der Bahnhof von Tetbury

Model Railroader (USA) Nr. 8/1957

Die Riesenanlage von Houston in Spur 0

Ein eigentümlicher Tunnel: Der Dubuque-Tunnel

Bauplan für einen Güterzugpackwagen der Illinois Central

Bauplan für einen gedeckten Güterwagen der Pennsylvania

Anlage mit Signalwiederholer im Lokführerstand

Tren Miniatura (Spanien) Nr. 7/1957

Über die Bahnen von Palma

Bau eines Bahnhofs in der Baugröße H0

Besuch im Bw Cerro Negro in Madrid

Tren Miniature (Spanien) Nr. 8/1957

Die Zamora—Orense-Eisenbahn

Eine versenkbare Anlage

Fahrtrichtungswechsel bei Gleichstrom

Reise nach Navalcarnero

110 JAHRE BERLIN-HAMBURG

Die Berlin-Hamburger Eisenbahn und ihre Lokomotiven

Ing. HANS KOBSCHÄTZKY, Witten-Stockum

110-летие железнои дороги Берлин—Гамбург и ее паравозы

110 ans Berlin—Hambourg Le chemin de fer Berlin—Hambourg et ses locomotives

110 years Berlin—Hamburg The Berlin-Hamburg railway and her locos

DK 621.132

Am 15. Dezember 1956 waren es 110 Jahre, daß zwischen Berlin und Hamburg eine durchgehende Eisenbahnverbindung besteht. Uns erscheint es selbstverständlich, daß mit Beginn des Eisenbahnfrühlings an eine Verbindung der beiden größten deutschen Städte gedacht worden war. Tatsächlich haben auch schon etwa 10 Jahre vor der Eröffnung der Berlin-Hamburger Eisenbahn derartige Pläne bestanden. Die Interessen der Hamburger Kaufleute waren aber viel stärker auf Magdeburg gerichtet, das als elbaufwärts gelegener Umschlagplatz für sie von größerer Wichtigkeit war, als die zunächst für ihren Handel nur mittelbar bedeutungsvolle Landeshauptstadt Berlin. Und als am 17. Mai 1842 die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn mit zehntägiger Verspätung eröffnet wurde, — die Ehrenkarten waren für den 7. Mai ausgegeben worden —, zeigte die Lage des Bergedorfer Bahnhofes deutlich, daß man mit einer Verlängerung und Weiterführung der Bahn nach Magdeburg rechnete.

Aber bereits vor Eröffnung der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn war am 8. November 1841 zwischen den Staaten Hamburg, Lübeck, Preußen und Mecklenburg sowie Dänemark für das Herzogtum Lauenburg ein Staatsvertrag zum Bau der Berlin-Hamburger-Eisenbahn zustande gekommen. In die Linienführung wurde die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn einbezogen, so daß in Bergedorf der Bau eines neuen Bahnhofes notwendig wurde.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft wurde jedoch erst im Juli 1843 gegründet. Mit dem Bau der Bahn wurde im Mai 1844 begonnen. Ungeklärt war aber noch immer die Frage der endgültigen Linienführung. Zur Debatte stand der Weg von Berlin über Fehrbellin—Wusterhausen—Perleberg, also im wesentlichen der alten Hamburger Poststraße folgend, oder über Spandau—Wittenberge. Auch an eine Linienführung über Havelberg dachte man. Die Wünsche der Gesellschaft hinsichtlich einer Verbindung mit Magdeburg gaben schließlich den Ausschlag, so daß die Streckenführung Nauen—Neustadt—Wittenberge genehmigt wurde. Die Forderung der Gesellschaft, die Bahn durch den Sachsenwald statt durch das hügelige rechte Elbufer zu legen, wurde ebenfalls erfüllt. Dadurch wurde allerdings Lauenburg umgangen. Dänemark stellte die Bedingung, von Büchen zur Hauptstadt des Herzogtums eine Zweigbahn zu bauen, die den Bewohnern der Stadt Lauenburg unentgeltlich zur Benutzung verfügbar sein sollte. Dieses Lauenburger Privileg, ein Kuriosum, hat in der Folgezeit viele tarifliche Schwierigkeiten bereitet.

Die Gesamtstrecke Berlin—Hamburg wurde am 15. Dezember 1846 eröffnet, nachdem am 15. Oktober schon das Streckenstück Berlin—Boitzenburg dem Verkehr übergeben worden war.

Der Anschluß in Wittenberge nach Magdeburg wurde von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn hergestellt, und zwar am 15. August 1849 in Wittenberge linkselbisch, bis am 25. Oktober 1851 die Elbbrücke eröffnet und damit der direkte Anschluß gegeben war.

Wettbewerbsgründe zu der hannoverschen Strecke Stendal—Uelzen—Bremen führten zum Bau einer linkselbischen Linie von Wittenberge über Lüneburg nach Buchholz mit Elbübergang bei Dömitz. Am 15. Dezember 1873 wurde das Streckenstück Wittenberge—Dömitz—Hitzacker, am 31. Dezember des nächsten Jahres die Reststrecke Hitzacker—Lüneburg—Buchholz eröffnet. Entgegen den Erwartungen der Gesellschaft konnte sich diese Strecke jedoch nie zu einer Hauptbahn entwickeln.

Noch kurz vor der Verstaatlichung (1884) wurde 1882 die Anschlußstrecke an die Berliner Stadtbahn in Charlottenburg von Spandau über Ruhleben eröffnet.

Somit umfaßte das Netz der Berlin-Hamburger Eisenbahn folgende Strecken:

Strecke	Eröffnet am	Länge (km)
Hamburg—Bergedorf	17. 5. 1842	15,7
Berlin—Boitzenburg	15. 10. 1846	225,2
Boitzenburg—Bergedorf	15. 12. 1846	45,3
Büchen—Palmschleuse	15. 10. 1851	11,8
Palmschleuse—Lauenburg	1. 7. 1853	1,2
Altona-Hamburger Verbindungsbahn	16. 7. 1866	4,5
Wittenberge—Hitzacker	15. 12. 1873	56,7
Hitzacker—Buchholz	31. 12. 1874	85,9
(Spandau) Ruhleben—Charlottenburg	1. 6. 1882	6,3
Hamburger Hafenbahn und Privatanschlüsse		3,5

Wie alle Bahnen der damaligen Zeit war auch die Stammbahn Berlin—Hamburg zunächst eingleisig. Der steigende Verkehr machte aber schon bald die Anlage eines zweiten Gleises notwendig. Noch in den vierziger Jahren begann man mit dem zweigleisigen Ausbau, der 1866 beendet war. Lediglich die Drehbrücke bei Spandau über die Havel war eingleisig. Sie wurde erst 1883 durch eine zweigleisige Drehbrücke ersetzt. Nachdem im Zuge der Streckenhöherlegung im Jahre 1910 die heutige Havelbrücke in Spandau gebaut war, diente die alte Drehbrücke noch einige Jahre dem Güterverkehr.

Bei der Eröffnung bestanden die Zwischenbahnhöfe: Spandau, Nauen, Paulinenaue, Friesack, Neustadt, Zernitz, Glöwen, Wilsnack, Wittenberge, Grabow, Ludwigslust, Hagenow, Brahlsdorf, Boitzenburg, Büchen, Schwarzenbeck, Friedrichsruh, Reinbeck und Bergedorf. Kurze Zeit später kam Warnow hinzu. Während der Verwaltung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft wurden folgende Bahnhöfe eröffnet: Pritzier (1849), Seegefeld (1849), Finkenkrug (1852), Karstädt (1853), Jasnitz (1875) und Charlottenburg (1882). Die Eröffnung aller übrigen Bahnhöfe und Haltepunkte fällt in die Zeit nach der Verstaatlichung.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahn wurde im Jahre 1846 mit 32 Lokomotiven, und zwar 28 Stück 1A1-Lokomotiven und vier 1B-Lokomotiven in Betrieb genommen.

Vier dieser 1A1-Lokomotiven, von Stephenson geliefert, hatte die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn. Ursprünglich war eine größere Stückzahl neu zu beschaffender 1A1-Lokomotiven an Sharp vergeben worden. Da aber Sharp die Lokomotiven infolge der nachträglich gewünschten Expansionssteuerung nicht termingerecht liefern konnte, erhielt Borsig den Löwenanteil des Auftrages. Sharp liefert dann auch nur vier dieser Lokomotiven im Jahre 1845. Nach der Eröffnung folgten noch weitere vier Stück.

Borsig begann 1841 mit dem Bau von 2A1-Lokomotiven Norrisscher Bauart, hatte aber schon bei den ersten Ausführungen das Norrissche zweiachsige Drehgestell durch eine feste Achse ersetzt, die an der Stelle der früheren zweiten Drehgestellachse lief. Unter Beibehaltung der übrigen Radstände ergab sich dadurch eine recht ungünstige Lastenverteilung, so daß diese Lokomotiven trotz starker Nachfrage keinen rechten Absatz fanden. Sie wurden im Werk abgestellt und auf Abruf verkauft. Von diesen Lokomotiven erhielt die Berlin-Hamburger Eisenbahn zwei Stück, die sie wahrscheinlich für den Bahnbau benötigte. Ihre Fabriknummern waren 10 und 12.

Schon mit Fabriknummer 14 begann Borsig 1843 seine bekannte Beuth-Reihe, die er bis 1847 fortsetzte. Aus dieser Beuth-Reihe stammt die erste Lieferung der restlichen 17 Stück 1A1-Lokomotiven, die bei Eröffnung der Bahn vorhanden waren. Unter diesen siebzehn befand sich auch Borsigs hundertste Lokomotive. Im umgebauten Zustande erlebten als B1-Tenderlokomotive die Lokomotiven mit den Fabriknummern 103 und 113 und als B-Güterzuglokomotive die Lokomotive mit der Fabriknummer 83 noch die Verstaatlichung, während alle übrigen bereits ausgemustert waren.

Außer diesen 1A1-Lokomotiven waren bei der Eröffnung vier 1B-Güterzuglokomotiven vorhanden, die ebenfalls die Verstaatlichung erlebten, zwei davon in umgebautem Zustand.

Bis 1869 wurden ausschließlich Personenzug-Lokomotiven mit der Achsfolge 1A1 beschafft, in der Zeit von 1871 bis 1879 jedoch 1B-Lokomotiven. Während nach der Eröffnung bis 1853 mit Ausnahme der Nachlieferung von Sharp keine 1A1-Bauarten beschafft wurden, gingen die Bestellungen von 1B-Güterzuglokomotiven bis zum Jahre 1862. Mit dem Aufkommen der B1-Lokomotive in den sechziger Jahren wurden fortan auch von der Berlin-Hamburger Eisenbahn bis 1877 solche beschafft. Von den alten 1B-Lokomotiven ist ein Teil nach 1880 in Tenderlokomotiven umgebaut worden.

Außer den Umbauten zu B-Lokomotiven hatte die Berlin-Hamburger Eisenbahn vier „B-Omnibus-Lokomotiven“ aus dem Jahre 1880 für den Berliner und Hamburger Vorortverkehr.

C-Güterzug-Lokomotiven wurden von 1871 bis 1873 nur zwölf Stück in Dienst gestellt, während B1-Güterzuglokomotiven noch von 1874 bis 1877 16 Stück weiterbeschafft worden sind.

18 Stück B1-Lokomotiven sind von 1867 bis 1876 auch als Tenderlokomotiven für den Rangierdienst geliefert worden. Für die Vorortsstrecke nach Spandau wurden 1882 weitere sechs Tenderlokomotiven mit der Achsfolge 1 B in Dienst gestellt.

Betrachten wir die Lieferfirmen, so wurde die größte Stückzahl bei Borsig bestellt. Es wurden geliefert:

192 Stück von Borsig
26 Stück von Schwartzkopff
8 Stück von Sharp
4 Stück von Stephenson
4 Stück von Hohenzollern
2 Stück von Beyer, Peacock

Auch die 1854 beschaffte Dampf-Draisine lieferte Borsig.

Als die Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1884 verstaatlicht wurde, waren vorhanden:

39 Stück 1A1-Lokomotiven
36 Stück 1B-Personenzuglokomotiven
3 Stück B-Güterzuglokomotiven
48 Stück B1-Güterzuglokomotiven
26 1B-Güterzuglokomotiven
12 Stück C-Güterzuglokomotiven
4 Stück B-Tenderlokomotiven
20 Stück B1-Tenderlokomotiven
8 Stück 1B-Tenderlokomotiven

Zus. 196 Stück, davon 164 von Borsig
26 von Schwartzkopff
4 von Hohenzollern
2 von Beyer, Peacock
dazu 1 Dampfdraisine von Borsig.

Sämtliche Lokomotiven trugen Namen. Die Namen ausgemusterter Lokomotiven wurden für neue wiederverwendet.

Die Zusammenstellung in Tafel 1 gibt eine Übersicht über die von der Berlin-Hamburger Eisenbahn (einschl. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn) beschafften Lokomotiven. Unter „Jahr“ ist das Baujahr zu verstehen.

Ist das Baujahr mit dem Jahr der Indienststellung nicht identisch, so ist das Jahr der Indienststellung in Klammern hinzugefügt.

Die Namen der Lokomotiven nach laufender Nummer der Tafel 1 geordnet:

Hansa, Berlin, Magdeburg, Hannover, Boitzenburg, Pony, Concordia, James Watt, Niclot, Undine, Vorwärts, Alexandria, Atalante, Cerberus, Germania, Hammonia, Sirocco, Pegasus, Dioscuren, Boreas, Sirius, Augustus, Fortuna, Pluto, Vandalia, Helios, Gazelle, Amazone, Prometheus, Kosmos, Danebrog, Salamander, Lucifer, Lübeck, Obotrit, Schwerin, Triest, Borussia, Kunowsky, Borsig, Comet, Donner, Blitz, Vulcan, Phönix, Hercules, Mercur, Atlas, Prag, Wien, Mars, Hecla, Vesuv, Aetna, Geyser, Ariel, Freya, Thor, Puck, Elbe, Donau, Hertha, Wodan, Conrad, Hermann, Oder, Rhein, Dresden, Havel, Leipzig, Rostock, Spree, Kiel, Altona, Wittenberge, Main, Weser, Weichsel, Alster, Hansa, Hamburg, Warschau, Undine, Castor, Pollux, Breslau, Halle, Vorwärts, Hannover, Gazelle, Hero, Atalante, Ceres, Sirius, Juno, Eider, Schley, Düppel, Alsen, Boreas, Sirocco, Lübeck, Triest, Niclot, Dioscuren, Pluto, Cerberus, Moskau, Newa, Chemnitz, Adler, Cyclop, Saturn, Bremen, Salamander, Ajax, Pegasus, Zeus, Hector, Ericus, Gerhardus, Apollo, Minerva, Iris, Luna, Vesta, Henricus, Albertus, Ulricus, Casparus, Neptun, Diana, Titan, Wörth, Metz, Centaur, Bär, Jupiter, Uranus, Argus, Berlin, Sturm, Sedan, Riga, Straßburg, Pfalzburg, Lüneburg, Köln, Dömitz, Greif, Basel, Bern, Achilles, Konstanz, Colmar, Dreitausend, Löcknitz, Sude, Schaale, Bille, Jeetzel, Ilmenau, Luhe, München, Bavaria, Brünn, Belfort, Cassel, Coblenz, Genua, Dosse, Karthane, Stepnitz, Seeve, Ost, Nord, Süd, West, Falk, Möve, Schwalbe, Habicht, Pfeil, Rakete, Courier, Fritz Reuter, Libelle, Sperber, Windsbraut, Antilope, Hirsch, Condor, Fortuna, Emden, Osnabrück, Venlo, Lauenburg, Spandau, Bergedorf, Neustadt, Nauen, Grabow, Glöwen, Zernitz, Hagenow, Büchen, Göhrde, Friesack, Wilsnack, Reinbeck, Komet, Hammonia, Magdeburg, Vulcan, Boitzenburg, Friedrichsruh, Dannenberg, Buchholz, Meteor, Funke, Expreß, Läufer, Windspiel, Strauß, Hermes, Ailos, Schildhorn, Saatwinkel, Aumühle, Sachsenwald, Stresow, Ruhleben, Grunewald, Westend, Charlottenburg, Moabit.

Tafel 1.

Lokomotiven der Berlin-Hamburger Eisenbahn

(einschließlich Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn)

1 A 1-Lokomotiven für gemischten Betrieb

Jahr	Stück	Hersteller	Fabrik-Nr.	Lfd. Nr.	Bemerkg.
1841	1	Stephenson	327	1	v. d. Hbg.-
1842	3	Stephenson	360 ... 362	2 ... 4	Berged. E.
1842 (45)	2	Borsig	10 u. 12	5 ... 6	1A1-Norris-
1845	4	Sharp	303 ... 304		Type
			318 ... 319	7 ... 10	
1845/46	7	Borsig	65, 75, 81,		
			82, 83, 92, 93	11 ... 17	Beuth-Type
1846	10	Borsig	99 ... 105		
			112 ... 114	18 ... 27	Langkessel
1847	4	Sharp	401 ... 402		
			413 ... 414	34 ... 37	
1853	4	Borsig	476 ... 479	56 ... 59	Borsig-
1855	2	Borsig	595 ... 596	62 ... 63	Original-
1857	4	Borsig	853 ... 856	68 ... 71	Type
1858	4	Borsig	954 ... 955		
			1021 ... 1022	72 ... 75	
1860	2	Borsig	1172 u. 1187	81 u. 83	
1861	2	Borsig	1283 ... 1284	84 ... 85	
1862	2	Borsig	1453 ... 1454	90 ... 91	
1864	6	Borsig	1591 ... 1594	92 ... 95	
			1690 ... 1691	98 ... 99	
1865	6	Borsig	1719 ... 1720	100 ... 101	
			1754 ... 1757	102 ... 105	
1867	4	Borsig	2133 ... 2136	116 ... 119	
1869	5	Borsig	2470 ... 2474	122 ... 126	

Zus. 72 Stück, davon 60 Stück von Borsig, Berlin
8 Stück von Sharp, Manchester
4 Stück von Stephenson, Newcastle

1 B-Personenzug-(Schnellzug-)Lokomotiven

Jahr	Stück	Hersteller	Fabrik-Nr.	Lfd. Nr.	Bemerkg.
1871	2	Schwartzkopff	223 ... 224	141 ... 142	
1872	2	Borsig	2771 ... 2772	149 ... 150	
1873	14	Borsig	2983 ... 2984	151 ... 152	
			3000 ... 3007	156 ... 163	
			3099 ... 3102	171 ... 174	
1874	10	Borsig	3285 ... 3294	183 ... 192	
1878	4	Schwartzkopff	892 ... 895	219 ... 222	
1879	2	Borsig	3699 ... 3700	223 ... 224	
1879	2	Schwartzkopff	1012 ... 1013	225 ... 226	

Zus. 36 Stück, davon 28 Stück von Borsig, Berlin
8 Stück von Schwartzkopff, Berlin

1 B-Güterzuglokomotiven

Jahr	Stück	Hersteller	Fabrik-Nr.	Lfd. Nr.	Bemerkg.
1846	1	Borsig	116	28	
1846/47	4	Borsig	121 ... 124	29 ... 32	
1847	1	Borsig	132	33	
1848	4	Borsig	190 ... 191		
			242 ... 243	38 ... 41	
1849	1	Borsig	269	42	
1850	3	Borsig	280, 298, 299	43 ... 45	
1851	4	Borsig	301 ... 302		
			345 ... 346	46 ... 49	
1852	6	Borsig	418 ... 419		
			456 ... 459	50 ... 55	
1855	6	Borsig	591 ... 592	60 ... 61	
			615 ... 616		
			653 ... 654	64 ... 67	
1859	4	Borsig	916 u. 1073		
			1093 ... 1094	76 ... 79	
1860	2	Borsig	1171 u. 1186	80 u. 82	
1861	2	Borsig	1285 ... 1286	86 ... 87	
1862	2	Borsig	1451 ... 1452	88 ... 89	

Zus. 40 Stück von Borsig, Berlin

B 1-Güterzuglokomotiven

Jahr	Stück	Hersteller	Fabrik-Nr.	Lfd. Nr.	Bemerkg.
1864	2	Borsig	1645 ... 1646	96 ... 97	
1865	2	Borsig	1758 ... 1759	106 ... 107	
1866	4	Borsig	1896 ... 1899	108 ... 111	
1867	4	Borsig	2129 ... 2132	112 ... 115	
1870	3	Borsig	2533 ... 2535	131 ... 133	
1871	6	Borsig	2692 ... 2696	136 ... 140	
			2773	145	
1873	3	Borsig	2985 ... 2987	153 ... 155	
1874	4	Borsig	3238 ... 3241	179 ... 182	
1875	4	Borsig	3330 ... 3331		
			3357 ... 3358	193 ... 196	
1876	8	Borsig	3481 ... 3488	197 ... 204	
1877	8	Borsig	3553 ... 3556		
			3586 ... 3589	211 ... 218	

Zus. 48 Stück von Borsig, Berlin

C-Güterzuglokomotiven

Jahr	Stück	Hersteller	Fabrik-Nr.	Lfd. Nr.	Bemerkg.
1871	2	Schwartzkopff	225 ... 226	143 ... 144	
1872	3	Borsig	2764 ... 2766	146 ... 148	
1873	7	Borsig	3015		
			3117 ... 3122	164 ... 170	

Zus. 12 Stück, davon 10 Stück von Borsig, Berlin
2 Stück von Schwartzkopff, Berlin

B-Tenderlokomotiven

Jahr	Stück	Hersteller	Fabrik-Nr.	Lfd. Nr.	Bemerkg.
1880	4	Hohenzollern, Düsseldorf	135 ... 138	227 ... 230	Leichte Omnibus-Lokomotiven

1 B-Tenderlokomotiven

Jahr	Stück	Hersteller	Fabrik-Nr.	Lfd. Nr.	Bemerkg.
1882	6	Borsig, Berlin	3836 ... 3841	231 ... 236	

B 1-Tenderlokomotiven

Jahr	Stück	Hersteller	Fabrik-Nr.	Lfd. Nr.	Bemerkg.
1867	2	Beyer, Peacock	630 ... 631	120 ... 121	
1869	2	Schwartzkopff	128 ... 129	127 ... 128	
1870	2	Schwartzkopff	130 ... 131	129 ... 130	
1871	2	Schwartzkopff	215 ... 216	134 ... 135	
1873	4	Schwartzkopff	475 ... 476		
			497 ... 498	175 ... 178	
1876	6	Schwartzkopff	824 ... 825		
			834 ... 837	205 ... 210	

Zus. 18 Stück, davon 16 Stück von Schwartzkopff, Berlin
2 Stück von Beyer, Peacock & Co., Manchester

1 A-Draisine

Jahr	Stück	Hersteller	Fabrik-Nr.	Lfd. Nr.	Bemerkg.
1854	1	Borsig, Berlin	ohne (nach 575)	59 a (zwischen 59 und 60)	

Umbauten durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn

Lfd. Nr.	urspr. Bauart	Hersteller	Fabr.-Nr.	Umbaujahr	Umbau in Bauart	Bemerkg.
12	1A1	Borsig	83	1865	B — G	
22	1A1	Borsig	103	1862	B — G	1. Umbau
				1869	B1 — T	2. Umbau
26	1A1	Borsig	113	1863	B — G	1. Umbau
				1869	B1 — T	2. Umbau
30	1B	Borsig	122	1868	B — G	
31	1B	Borsig	123	1869	B — G	
43	1B	Borsig	280	1883	1B — T	
48	1B	Borsig	345	1882	1B — T	

Bild	Bauart (Achsfolge)	Hersteller	Baujahr	Zylinder			Raddurchm.		Achsstand mm	Druck atü	Heizfläche				Gewicht			Achszahl	Tender	
				Ø mm	Hub mm	Lage	Treibrad mm	Laufrad mm			Rost m²	Feuerb. m²	Rohre m²	Gesamt m	Leer t	Dienst t	Reibg. t		Wasser m³	Kohle t
1	1A1-Gen[1])	Borsig	1842	279	457	a	1372	914	3341	4,39	0,85	3,35	33,49	36,84	13,7	15,0	8,2	—	5,4	3,0
2	1A1-P[2])	Borsig	1846	330	559	a	1524	994	3819	5,12	0,9	—	—	49,3	16,2	18	9,1	—	6,9	3,5
3	1A1-P	Borsig	1855	381	508	a	1667	998	4355	6,0	1,44	7,9	67,7	75,6	26,2	29,5	15,0	3	7,8	3,38
4	1B-P	Borsig	1873	420	558	a	1810	1024	4290	10,0	1,69	6,9	86,6	96,5	33,0	36,2	25,0	3	10,75	4,6
5	1B-G[3])	Borsig	1846	356	610	a	1354	998	3230	5,36	0,94	3,9	66,6	70,5	18	21	15	3	6,8	3,01
6	1B-G	Borsig	1851	381	610	a	1616	994	3290	5,36	0,98	5,1	76,0	81,1	24,33	26,98	19,43	3	7,75	3,35
7	B1-G	Borsig	1865	406	558	a	1516	994	4472	8,0	1,48	7,8	72,7	80,5	31,93	4 95	27,8	3	7,6	3,33
8	C-G	Borsig	1872	458	628	a	1261	—	3178	10,0	1,59	7,2	104,3	111,5	34,4	38,6	38,6	3	10,7	5,0
9	B-T[4])	Hohenzollern	1880	220	350	a	1154	—	2900	12,0	0,4	2,0	14,0	16,0	11,8	14,25	14,25	—	2,0	0,6
10	B1-T	Beyer, Peacock	1867	356	508	i	1188	908	3923	7,14	0,93	5,1	49,3	54,4	20,7	25,15	19,5	—	3,07	0,86
11	B1-T	Schwarzkopff	1870	419	558	a	1354	892	4027	9,0	1,17	6,2	68,3	74,5	29,7	35,7	27,6	—	3,7	1,15
12	1B-T	Borsig	1882	420	610	a	1590	1170	4200	10,0	1,37	—	—	90,68	—	41,36	27,91	—	4,0	1,0

[1]) Lokomotiven für gemischten Betrieb
[2]) Personenzuglokomotiven
[3]) Güterzuglokomotiven
[4]) Tenderlokomotiven

KLEINE ANZEIGEN

Wegen **Geschäftsaufgabe** verkaufe ich weit unterm Herstellungspreis: Regeltransformatoren, Motoren, Radsätze, Achslager, Schienen, Schwellen, original Erzgeb. Figuren, Häuser usw., Modellwagen. Bernards Modellbau, Falkensee bei Berlin, Reichenhallerstraße 45.

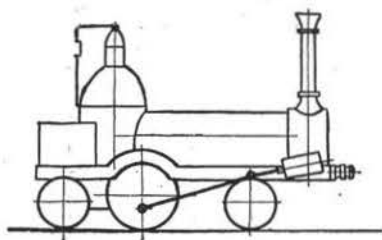
H0-Anlage (Piko) 150×200 cm, 15 Weichen in Klappschrank eingebaut (wie Heft 3/55) mit großem Schaltpult und Reserveteilen abzugeben. Preis: DM 1000,— (Listenwert DM 1600). Schrank kann entsprechend den Wohnungsmöbeln gestrichen werden Georg Piechota, Wildau bei Berlin, Eichenring 45, Tel. Zeuthen/Dahme 723

Suche dringend zweiarmige Oberleitungsmaste der Firma Swart (88 mm hoch) Dietrich Künne, Berlin NO 18, Virchowstraße 3

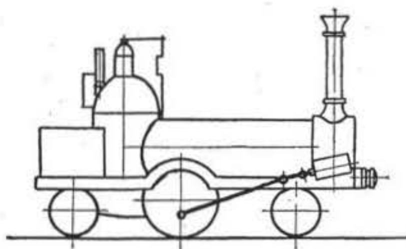
Neuwertige Modellbahn, Spur H0, 2-Leiter, auf Grundplatte 2,00×1,30 m. Gleisplan, ähnlich wie im Heft 2/56 Seite 42, Landschaftsgestaltung, Häuser usw., 3 Loks, 1 Triebwagen 2-teilig, 11 Wagen und viel Zubehör. Für nur DM 350,— umständehalber abzugeben. Wolfgang Brauer, Wiederitzsch bei Leipzig, Lönsstraße 14

Suche **1 Trix-Bakelit-Rechtsweiche,** elektro-magnetisch, zu kaufen. Preisangebote an Michael Trösken, Osterburg (Altmark), Ph.-Müller-Str. 2

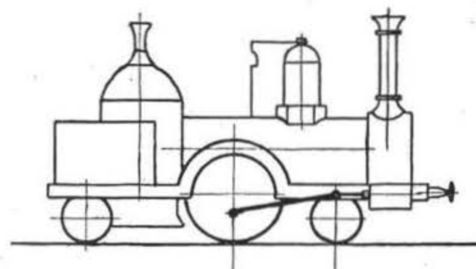
„Modelleisenbahner" Jahrgang 2 bis 5, gebunden, für DM 50,—, ferner Umformer 110 V und 20 V für DM 40,— verkauft R. Mertig, Geringswalde (Sachs.), Hermsdorferstraße 16 II



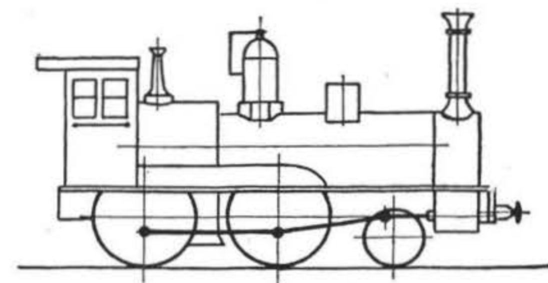
1 A 1-Lokomotive Borsig 1842



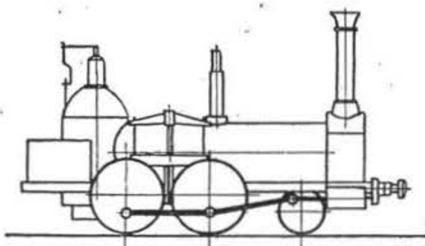
1 A 1-Personenzuglokomotive Borsig 1846



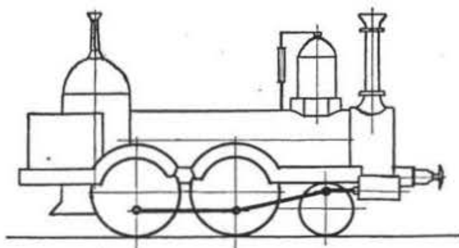
1 A 1-Personenzuglokomotive Borsig 1855



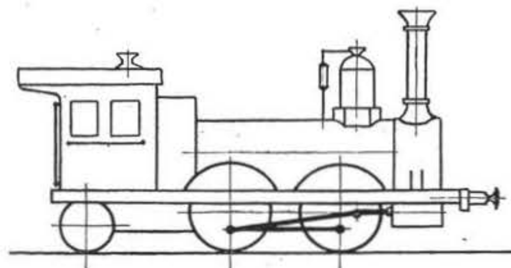
1B-Personenzug-(Schnellzug-)Lokomotive Borsig 1873



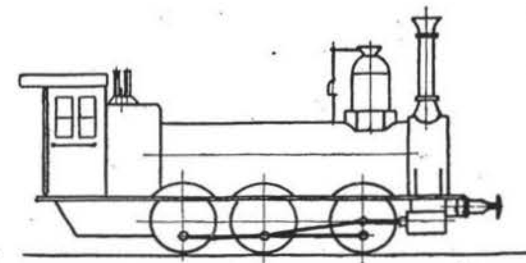
1 B-Güterzuglokomotive Borsig 1846



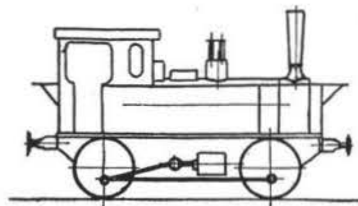
1 B-Güterzuglokomotive Borsig 1851



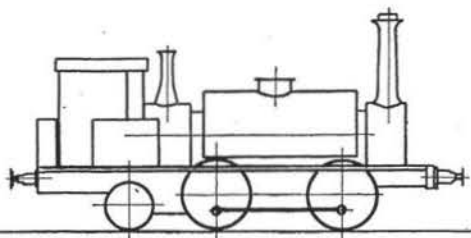
B 1-Güterzuglokomotive Borsig 1865



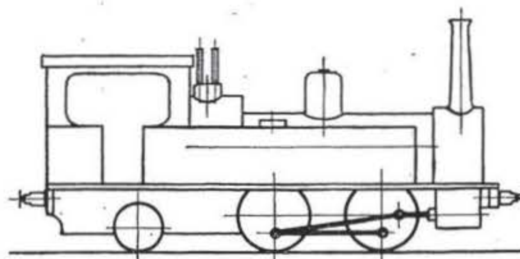
C-Güterzuglokomotive Borsig 1872



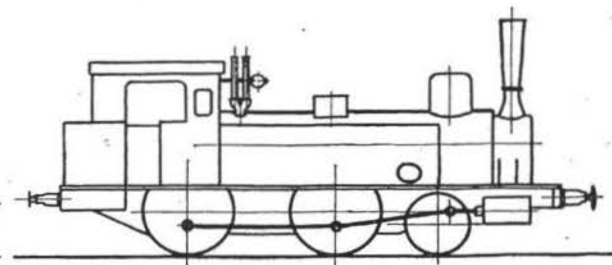
B-Tenderlokomotive (Omnibuslokomotive) Hohenzollern 1880



B 1-Tenderlokomotive Beyer, Peacock & Co. 1867



B 1-Tenderlokomotive Schwartzkopff 1870



1 B-Tenderlokomotive Borsig 1882

Für unser **LOKARCHIV**

RUDI UHLIG, Adorf/Erzgebirge

Lokomotiven der Pionier-Eisenbahnen

Локомотивы пионерских железных дорог
Locomotives des chemin de fer des pionniers
Locos of railways of the Young Pioneers

Groß und klein bewundern immer wieder die kleinen schmucken Lokomotiven, wenn sie zur Sommerzeit lachende Kinder und Erwachsene über die Schienenstränge der Pioniereisenbahnen ziehen. Da man über die Leistung und die Herkunft dieser eisernen Zwerge vielerorts noch im Dunkeln tappt, soll den interessierten Kreisen mit der folgenden Beschreibung ein kurzer Überblick über diese Liliput-Lokomotiven mit 381 mm Spurweite gegeben werden.

Der Konstrukteur der im Jahre 1925 von der Lokomotivfabrik Krauß & Co. A.-G. in München gebauten Lokomotiven ist der Ob.-Ing. Roland Martens.
Die Martenssche Einheitslokomotive (Bild 1 und 2), wie sie damals genannt wurde, entspricht in ihren technischen Einzelheiten zwar den Vorbildern der Deutschen Reichsbahn, stellt jedoch einen für Miniaturverhältnisse bestimmten Lokomotivtyp eigenen Entwurfes im Maßstab 1 : 3,33 dar. Immer wieder werden die Lokomotiven der Baureihen 01 und 03 als die Vorbilder hingestellt. Im Lokomotivpark der Deutschen Reichsbahn ist aber hinsichtlich des Gesamtaufbaues keine Lokomotive vorhanden, die als Vorbild gelten könnte. Nur in der Achsfolge kann man sie mit den Lokomotiven der Baureihen 01, 03 und 18 vergleichen.

Die Achsanordnung 2' C 1' wurde deshalb gewählt, weil durch die Seitenverschiebbarkeit des vorderen Drehgestells, durch die in einem Deichselgestell mit außenliegenden Lagern sich radial einstellbare Schleppachse (Bisselachse) und durch den spurkranzlosen Treibradsatz noch Bogen mit 20 m Halbmesser befahren werden können.

Da eine hohe Beanspruchung des Lauf- und Triebwerkes zu erwarten war, wurde diesen Teilen bei der Konstruktion besondere Sorgfalt gewidmet. Für die Lager der Treib- und Kuppelachsen wurden Stahlgußgehäuse mit Rotgußschalen, W M 10 Ausguß, Ober- und Unterschmierung und Achsstellkeile vorgesehen, desgleichen für die Laufachsen. Die Radsterne der ohne Ausgleichhebel abgefederten Achsen bestehen aus Stahlguß mit aufgezogenen Radreifen. Die Steuerung der Dampfmaschine ist ebenfalls gut durchgebildet (Heusinger-Steuerung außenliegend, Kreuzkopfführung zweigleisig, Kolbenschieber). Sämtliche Gelenke der Steuerung haben gehärtete Buchsen und Bolzen.

Um der Lokomotive ein gefälliges Aussehen zu geben, wurde die Kesselbekleidung nicht gestrichen, sondern auf Hochglanz poliertes Stahlblech und Zugbänder aus Messing verwendet.

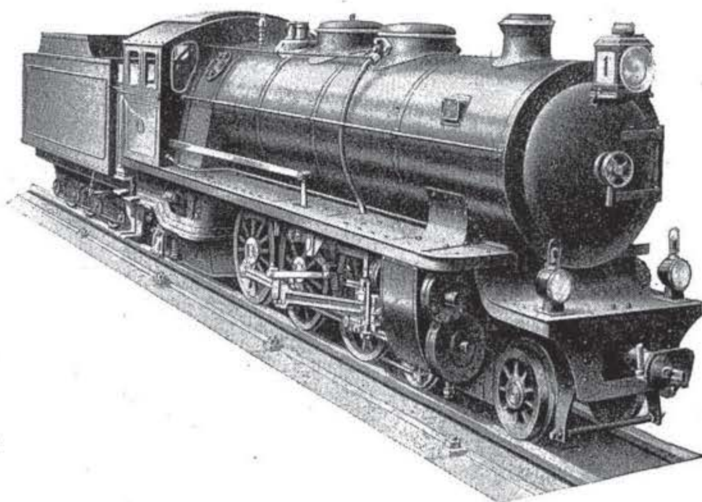
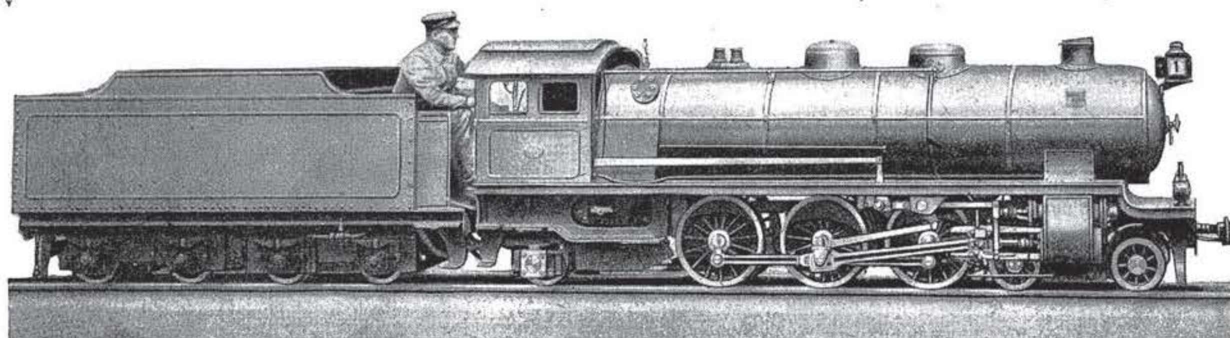


Bild 1 Die Martensche Einheitslokomotive für 381 mm Spurweite, Achsanordnung 2' C 1'. →

Bild 2 2' C 1' - Lokomotive für 381 mm Spurweite, gebaut von der Lokomotivfabrik Krauß. ↓



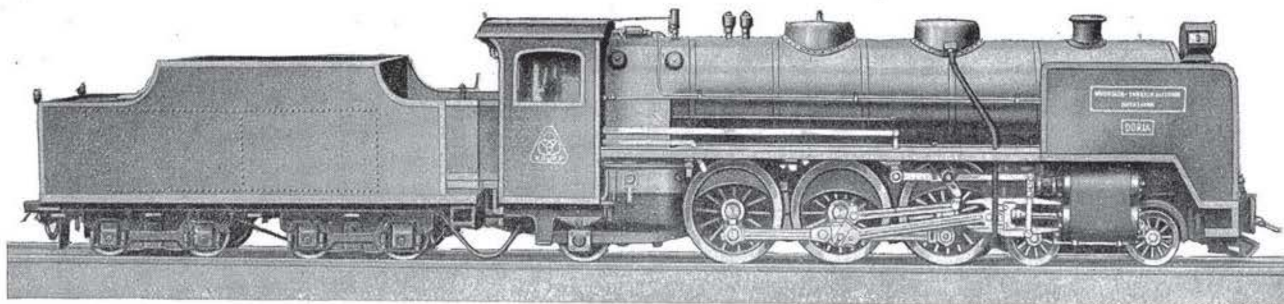


Bild 3 2' C 1' - Lokomotive für 381 mm Spurweite, gebaut von der Fa. Krupp.

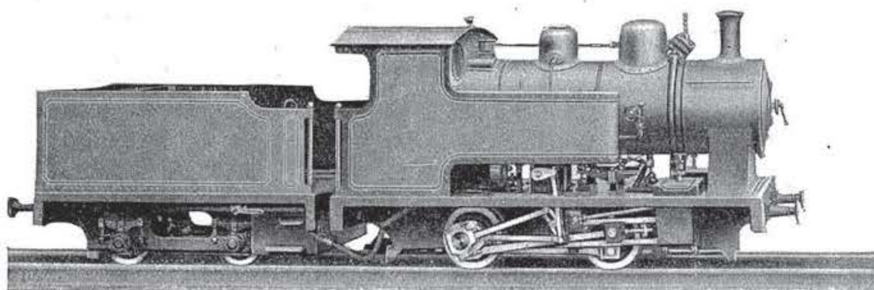


Bild 4 Verschiebe- und Baulokomotive für 381 mm Spurweite, Achsanordnung B

Der Langkessel ruht auf einem Barrenrahmen, während die zwischen der letzten Kuppelachse und der Schleppachse hängende Feuerbüchse von einem besonderen Blechrahmen umfaßt wird.

In dem maßstäblich gehaltenen Führerhaus befinden sich die wichtigsten Armaturen: 2 Wasserstandsanzeiger mit selbstätigem Kugelabschluß, 2 Dampfstrahlpumpen, Kesselmanometer, Feuertür, Reglerhebel, Steuerhändel und Bremsmanometer.

Auf dem Stehkessel befinden sich zwei Hochhubsicherheitsventile in axialer Anordnung und die Dampfpfeife. Der Langkessel trägt den Sandkasten mit Sandstreuer für Handbetrieb und den Dampfdom. Alle Hebel und Ventile sind gut erreichbar und übersichtlich angeordnet. Die Lokomotive ist mit drei verschiedenen Bremsen ausgestattet: einer Dampfbremse für Treib- und Kuppelräder, einer Luftsaugbremse für Tender und Zug und einer Handbremse nur für den Tender.

Die Lokomotive ist mit Scharffenberg-Kupplung ausgerüstet.

Die wichtigsten technischen Daten der Lokomotive:

Achsanordnung	2' C 1'
Spurweite	381 mm
Zylinder-Durchmesser	150 mm
Hub	200 mm
Durchmesser der Drehgestellräder	300 mm
Durchmesser der Treib- und Kuppelräder	530 mm
Durchmesser der Schleppachsenräder	300 mm
Durchmesser der Tenderräder	300 mm
Fester Achsstand	1250 mm
Gesamtachsstand	3515 mm
Achsstand der Tender-Drehgestelle	600 mm
Gesamtachsstand des Tenders	1800 mm
Breite über Laufbleche	1000 mm
Höhe bis Puffermitte	315 mm
Höhe bis Kesselmitte	900 mm
Höhe bis Schornsteinoberkante	1400 mm
Länge der Lok	4360 mm
Länge des Tenders	3070 mm
Gesamtlänge	7430 mm
Kesseldurchmesser	600 mm
Siederohre: Anzahl	56
Durchmesser	32 mm
Länge	2200 mm
Heizfläche	11,0 m²
Rostfläche	0,44 m²
Betriebsdruck	13 atü
Betriebsgewicht der Lok	5,6 t
Betriebsgewicht des Tenders	2,5 t
Gesamtgewicht	8,1 t
Leistung	30 PS
Höchstgeschwindigkeit in der Geraden	30 km/h
Kleinster durchfahrbarer Bogenhalbmesser	20 m

Zwei weitere Lokomotiven verbesserter Konstruktion wurden im Jahre 1928 ebenfalls von der Lokomotivfabrik Krauß & Co. in München gebaut.

Die Hauptabmessungen waren die gleichen wie die im Jahre 1925 gebauten drei Lokomotiven.

Diese Lokomotive hat noch eine Schwester (Bild 3). Im Jahre 1937 baute die Lokomotivfabrik Krupp drei noch leistungsfähigere Lokomotiven.

Bis auf den etwas nach rückwärts versetzten Schornstein, die Windleitbleche, den durchgehenden Rahmen und die weit heruntergezogenen Führerhausseitenwände gleicht sie fast der 12 Jahre vor ihr gebauten Lokomotive. Ausgerüstet ist diese Lokomotive noch mit einer Zwergluftpumpe für die Bremse, elektrischer Beleuchtung und Scharffenberg-Kupplung.

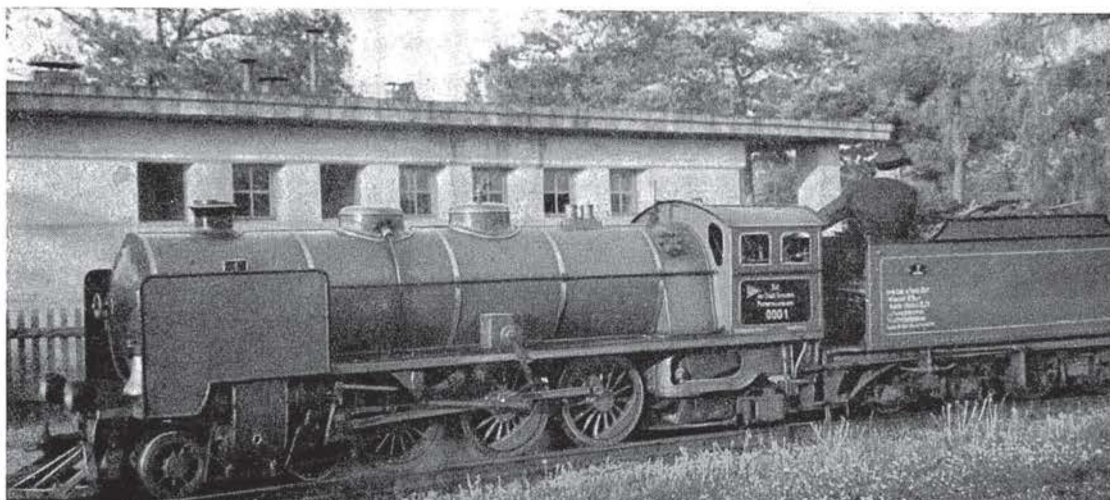


Bild 5 2' C 1' - Lokomotive für 381 mm Spurweite fährt auf der Pioniereisenbahn Dresden.

Auch diese Lokomotive besitzt kein Vorbild bei der Reichsbahn, sondern ist eine Sonderkonstruktion.

Die wichtigsten technischen Daten der Lokomotive:

Achsanordnung	2' C 1'
Spurweite	381 mm
Höhe bis Schornsteinoberkante	1450 mm
Breite über Laufbleche	1000 mm
Länge Lok und Tender über Rahmen	7410 mm
Kesseldruck	13 atü
Gesamtgewicht (Lok und Tender)	9,8 t
Leistung	40 PS
Höchstgeschwindigkeit in der Geraden	35 km/h
4achs. Tender:	
Vorräte: Wasser	0,75 t
Kohle	0,25 t

Zum Schluß sei noch eine bemerkenswerte Lokomotive für 381 mm Spurweite erwähnt, die als der Wegbereiter dieser Spurweite in Deutschland gelten kann. Es ist die B-Verschiebe- und Baulokomotive mit 2achsigem Tender aus genormten Kleinbahnmaterial (Bild 4), ebenfalls nach Entwürfen des Ob.-Ing. Roland Marten erbaut.

Die wichtigsten technischen Daten der durch ihre Abfederung bemerkenswerten Lokomotive — ihr Gewicht wird durch zwei Längsfedern auf die Vorderachse und durch eine Querfeder auf die Hinterachse übertragen — sind folgende:

Achsanordnung	B
Spurweite	381 mm
Zylinderdurchmesser	116 mm
Hub	160 mm
Treib- und Kuppelraddurchmesser	400 mm
Achsstand der Lok	900 mm
Achsstand des Tenders	750 mm
Breite über Laufbleche	1000 mm
Höhe bis Puffermitte	355 mm
Höhe bis Kesselmitte	965 mm
Höhe bis Schornsteinoberkante	1550 mm
Länge der Lok	2730 mm
Länge des Tenders	1800 mm
Gesamtlänge	4530 mm
Heizfläche: Siederohre	4,41 m²
Feuerbüchse	4,74 m²
Gesamt	9,15 m²
Rostfläche	0,19 m²
Kesseldruck	12 atü
Leergewicht: Lok	3,4 t
Tender	0,75 t
Betriebsgewicht: Lok	3,86 t
Tender	1,422 t
Wasservorrat: Seitentank	0,114 m³
Tender	0,500 m³

Schrifttumnachweis:

„Technik für Jedermann" Nr. 16/1927.

BIST DU IM BILDE?

Lösung der Aufgabe 39 aus Heft 10/57 und Aufgabe 40

DK 625.28

An der von der Lok aus rechten Seite der Pufferbohle ist deutlich ein Kabel zu erkennen, das in eine Kupplungsdose mit Handgriff führt. Hierbei handelt es sich um die Steuerstromleitung und Kupplung, mit denen alle Fahrzeuge eines Wendezuges ausgerüstet sein müssen. Das Wesen des Wendezugbetriebes wurde im Heft 10/57, Seite 291 von Hans Köhler unter dem Thema „Wendezüge auf Modellbahnanlagen" erläutert.

Die Studenten Günter Tix, Peter Wiegner und Rainer Zschech der Hochschule für Verkehrswesen, Dresden, gaben uns dazu einige Ergänzungen, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten möchten.

1. Wendezugbetrieb mit Elloks.

Die Ellok E 04 23 der DR, die E 44 G und die neuen Loks der Baureihe E 41 der DB sind für den Wendezugbetrieb mit direkter Steuerung ausgerüstet. Dadurch können die Loks, solange sie den Zug schieben, völlig unbesetzt bleiben. Alle zum Fahrbetrieb notwendigen Handlungen, z. B. auch Sanden, Heben und Senken der Bügel, Schleuderschutz- und Heizschalterbetätigung, können

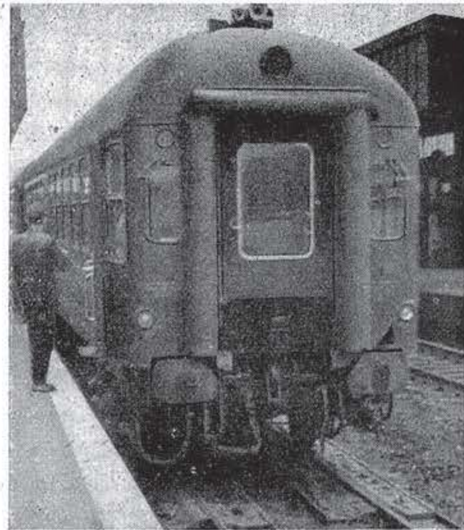


Bild 1 Steuerwagen der neuen Bauart (Gattungsbezeichnung B4ymgf). Foto: Günter Wiegner

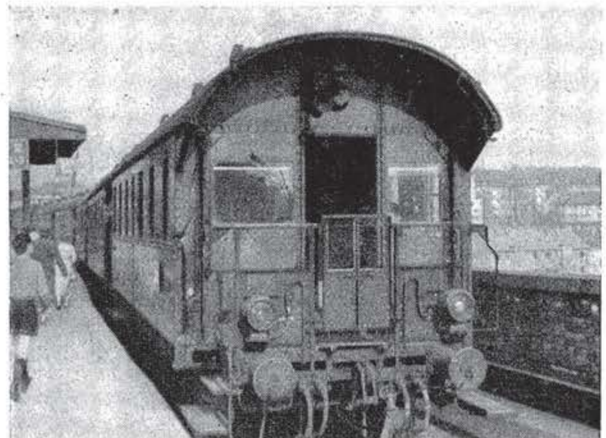


Bild 2 Steuerwagen älterer Bauart, der durch Umbau aus einem Einheitswagen der ehem. Gattung Ci entstand (heutige Bezeichnung Bif). Foto: Günter Wiegner

vom Steuerwagen direkt ausgeführt werden. Bedingung für die direkte Steuerung ist die Ausrüstung der Ellok mit einem Nachlaufschaltwerk. Die Lok E 04 23 ist die einzige Lok dieser Baureihe mit einem solchen Schaltwerk. Die ersten großen Versuche der DR wurden mit dieser Lok bereits in den dreißiger Jahren im süddeutschen Raum durchgeführt (siehe Der Modelleisenbahner 2 (1953), Seite 3). Das Haupteinsatzgebiet des elektrischen Wendezugbetriebes ist der Vorortverkehr von München, wo nach erfolgreichen Versuchen mit den ersten 15 Loks der neuen Baureihe E 41 die veralteten Triebwagen aus dem Verkehr gezogen werden sollen.

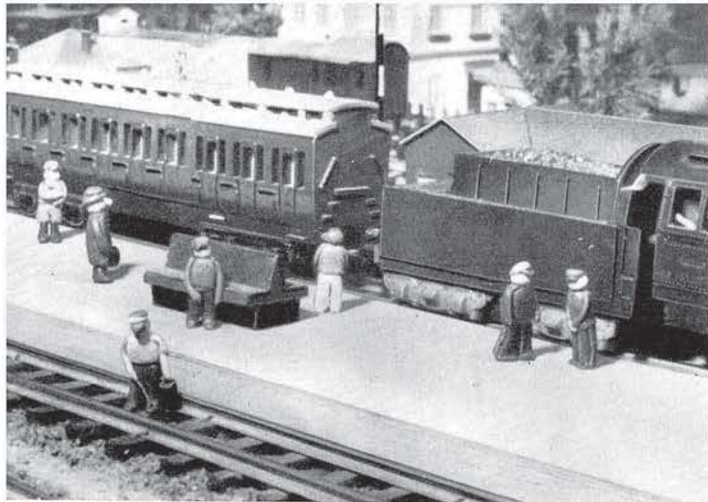
2. Wendezugbetrieb mit Dieselloks.

Die Loks der Baureihen V 80 und V 200 sind mit direkter, einige Loks der Baureihen V 36 und V 60 mit indirekter Steuerung versehen. Bei der zuletzt genannten Steuerungsart muß sich ein mit der Führung des Fahrzeuges vertrauter Eisenbahner auf der Lok befinden, der, wie im Heft 10/57 beschrieben, mit dem Lokführer im Befehlswagen in Verbindung steht und zusammenarbeitet. Bis zur Elektrifizierung der Strecke Fürth—Neustadt/Aisch wurden Wendezüge mit Dieselloks V 80 überwiegend im Vorortverkehr von Nürnberg verwendet.

3. Wendezugbetrieb mit Dampfloks.

Bei den dampfbetriebenen Wendezügen ist nur die indirekte Steuerung möglich. Um trotz starker Verkehrsdichte den Zuglauf reibungslos abwickeln zu können, führte man den Wendezugbetrieb zuerst im Ruhrgebiet, und zwar vorwiegend mit Loks der Baureihe 78, ein. Zentrum des Wendezugbetriebes ist das Bw Dortmund Bbf.

Um die letzte Frage der Aufgabe 39 aus Heft 10/57 zu beantworten, sei bemerkt, daß der Buchstabe „G" von „Lok für geschobene Züge" abgeleitet wurde. In dem Aufsatz auf Seite 291 des Heftes 10/57 wurde jedoch darauf hingewiesen, daß „geschobene Züge" fahrdienstlich etwas ganz anderes sind. Es war ja auch in dieser Abhandlung immer wieder von Wendezügen die Rede. Warum kann man nun für Wendezuglokomotiven nicht den Buchstaben „W" als zusätzliche Kennzeichnung verwenden, und wie werden Dampf- und Dieselloks mit direkter oder indirekter Steuerung bezeichnet?



DIETER STURM, Leuna (Geiseltal)

MODELLBAHNENZUBEHÖR aus Plastilina

DK 688.727.868:599.9
DK 688.727.868:629.11

Fotos: A. Delang, Berlin

Plastilina läßt sich leicht bearbeiten, hat aber den Nachteil, daß es sehr druck- und wärmeempfindlich ist. Es eignet sich also nur für Modelle, die als Attrappen die Landschaft beleben sollen.

Für die ersten Versuche beschaffte ich mir einen Kasten Weidesia-Plastilina in Form eines „Modellierspiels" (andere Knetmassen, wie z. B. Anolin, sind für diese Zwecke zu weich und damit ungeeignet). In den einzelnen Farben sind auch Tafeln zu je 0,5 kg erhältlich, die man zu jedem gewünschten Farbton mischen kann. Dabei sollte man, um von einem bestimmten Verhältnis ausgehen zu können, zunächst von den benötigten Farben gleichgroße Kugeln formen. Auf diese Weise erhält man schnell gleiche Raumteile.

Hier einige Mischungsverhältnisse:

Fleischfarbe: 2 bis 4 Teile weiß, 1 Teil gelb, 1 Teil rot. Stoffarbe der Polizeiuniformen: 9 Teile grün, 3 Teile weiß, 2 Teile blau, 1 Teil schwarz.

Außerdem läßt sich die Knetmasse mit Wilbra-Lederfarbe streichen. Die Modelle sind dann gegen Staub und Kratzer weniger empfindlich.

Bevor ein Modell geformt werden kann, muß die Knetmasse zwischen den Händen bearbeitet werden, bis diese weich wird. Automodelle habe ich mit Ausnahme der Einzelteile, wie Räder, Kotflügel, Lampen usw., aus einem Stück geformt.

Die aus schwarzer Knetmasse gewickelten Radreifen sind durch U-förmige Drahtösen, 0,5 mm, zu versteifen, die von unten her durch den Reifen in das Rad gedrückt werden, so daß das Fahrzeug auf diesen Ösen steht. Sogar Stoßstangen und Nummernschilder sind mir aus Plastilina recht gut gelungen. Scheinwerfer lassen sich gut durch eingedrückte Aludrahtstücke, verchromte Teile durch schmale Stanniolstreifen andeuten. Die Umrisse von Türen und Fenstern werden als kleine Rillen mit einer Messerspitze eingeritzt. Die Fenster habe ich durch schwarze Lederfarbe angedeutet, eine Lösung, die mich bei dunklen Fahrzeugen noch nicht restlos befriedigt hat. Der Ladekasten für Lkw wird zweckmäßig aus dünner Pappe hergestellt und aufgeleimt oder mittels Drahtbügels kippfähig angebracht.

Menschenfiguren aus Plastilina haben den Vorteil, daß sie auch ohne Fußplatte stehen. Ich bin bei ihrer Anfertigung nicht wie ein Bildhauer vorgegangen, der sie aus einem Stück herausschälen würde, sondern habe sie aus Einzelteilen zusammengesetzt. Beine und Körper sind zweckmäßig durch eingelegten Draht zu stützen. Auch Tierfiguren kann man aus Knetmasse herstellen. Im Gegensatz zu den „Menschen" fertigt man diese aber aus einem Stück an.

Verschmutzte oder beim Modellieren übrig gebliebene Reste sollte man nicht wegwerfen, sortieren oder reinigen, sondern gut durchkneten und dem neu entstandenen Farbton entsprechend wieder verwenden.

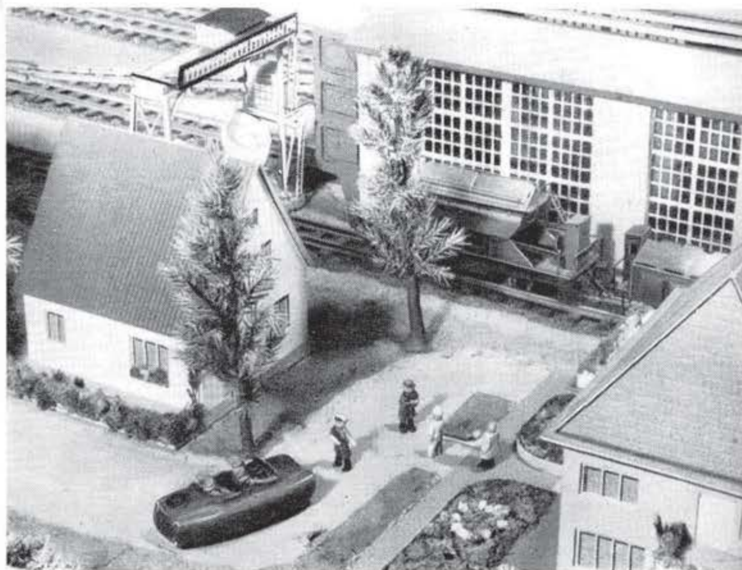
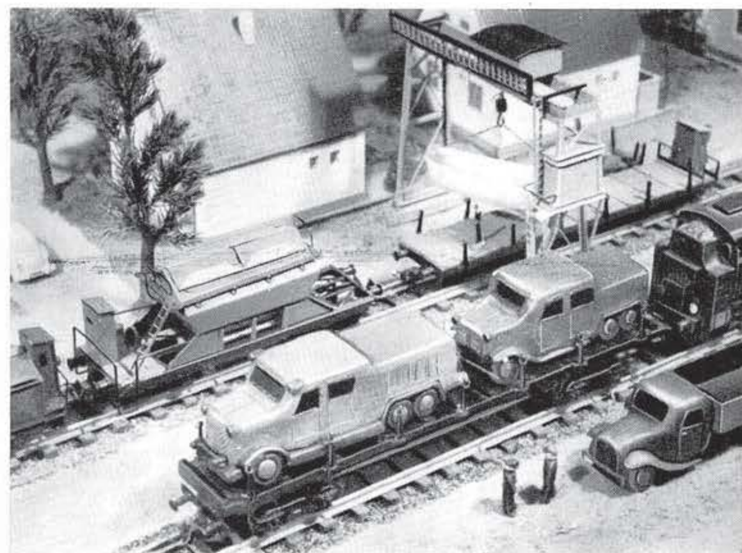


Bild 1 Die einzelnen Plastilina-Figuren würden bei einer Farbaufnahme wesentlich besser zur Geltung kommen. Bei den beiden Eisenbahnern an der Lok sind beispielsweise nicht einmal die roten Biesen an den blauen Hosen vergessen worden.

Bild 2 Was ist denn hier passiert? Da wird doch jemand auf der Bahre aus dem Haus getragen! Der ankommende Funkwagen wird durch einen Verkehrspolizisten eingewiesen, während ein anderer den Tatbestand aufzunehmen scheint. Sämtliche Figuren und das Auto wurden aus Plastilina angefertigt.

Bild 3 Auf dem SS 1-Wagen: Modernes Tanklöschfahrzeug der Feuerwehr und schwere Zugmaschine, daneben dreiachsiger Lkw als Zweiseitenkipper. Die drei Autos und die Figuren auf der Ladestraße entstanden ebenfalls aus Knetmasse.



Interessantes

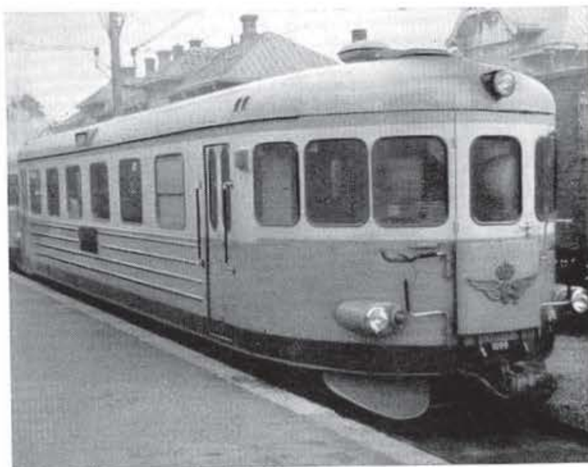
VON DEN EISENBAHNEN DER WELT

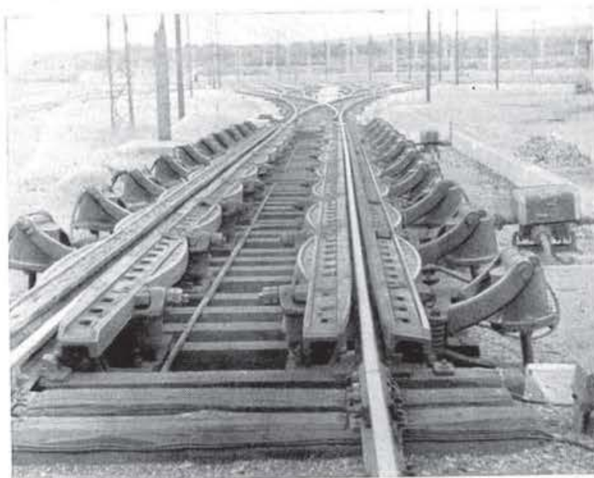




Gleisbremse im Rangierbahnhof Gevrey-Chambertain bei Dijon in Frankreich. Hier werden die vom Ablaufberg ablaufenden Güterwagen abgebremst, damit sie nicht mit zu hoher Geschwindigkeit auf die bereits stehenden Wagen auflaufen können. Ladegut und Fahrzeuge werden somit vor Schäden bewahrt.

Foto: Illner, Leipzig







↑

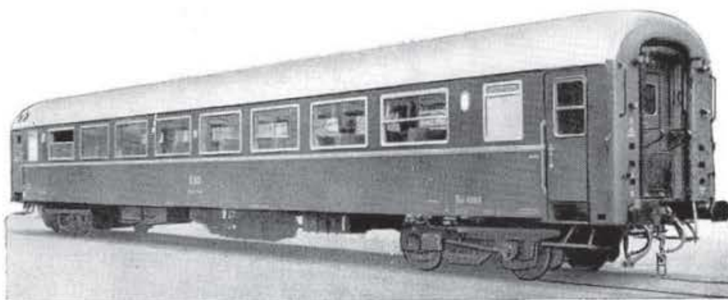
Schwedischer Dieseltriebwagen im Bahnhof Östersund. Diese Triebwagenart wird in Schweden auf Nebenbahnen eingesetzt. Foto: Haake, Berlin



Die ersten erfolgreichen Probefahrten mit → dem neuen vierachsigen Großraumschnellzugwagen der Reihe Bai haben in Prag stattgefunden.

Technische Daten:

LüP	23 500 mm
Breite	≈ 3 000 mm
Eigengewicht	35,5 t
Länge des Reiseabteils	≈ 17 500 mm
Sitzplätze	64



HANS KÖHLER, Erfurt

Der vierachsige Heizkesselwagen der DR

Цетырехосныи вагон с отопительным котлом Гер манскои Гос. жел. дор.

Le wagon à chaudière, à quartre essieux de la Deutsche Reichsbahn

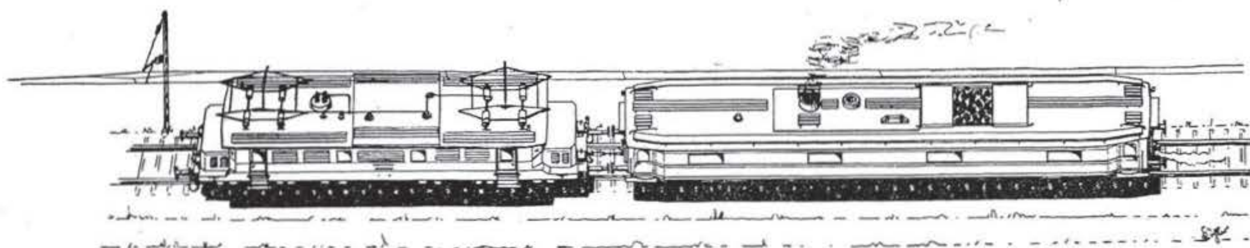
The four-axes heatingboiler waggon of the Deutsche Reichsbahn

Ein Modelleisenbahner aus Schleiz/Thüringen hat beobachtet, daß sich auf der Strecke Halle—Magdeburg in jedem elektrisch betriebenen Zuge „ein gewöhnlicher Schnellzugwagen befindet, der in einen Lokkesselwagen umgebaut worden sei".

Bei dem beobachteten Wagen handelt es sich um einen „Heizkesselwagen" (Bild 1 und 2) von 17 100 mm Länge, der zur Beheizung von Reisezügen auf elektrifizierten Bahnen einer Ellok beigegeben wird. Demgegenüber hat der Schnellzugwagen gleicher äußerer Bauart, den der Leser als „umgebaut" bezeichnete, eine Länge von 21 250 mm (Bild 3). Beide Wagen sind Ganzstahlwagen der Leichtbauweise. Sie haben Seitengang und geschlossene Übergangsbrücken.

Im Seitengang des Heizwagens und im Kesselraum liegen Lattenroste. Außer einem Naßdampfkessel sind vier Wasserbehälter, die durch Rohrleitungen untereinander verbunden sind, und der Kohlenschacht im Kesselraum vorhanden. Der Kohlenschacht ist nach oben durch zwei Schiebe- oder Klapptüren verschlossen. Auf dem Dach sind Laufstege angeordnet.

Wenn alle Reisezugwagen, die auf die elektrifizierte Strecke Halle—Magdeburg übergehen, in absehbarer Zeit mit elektrischer Heizung (Bild 4) ausgerüstet sind, werden die Heizwagen dort nicht mehr benötigt.



↑
Bild 1
Ellok mit Heizkesselwagen.

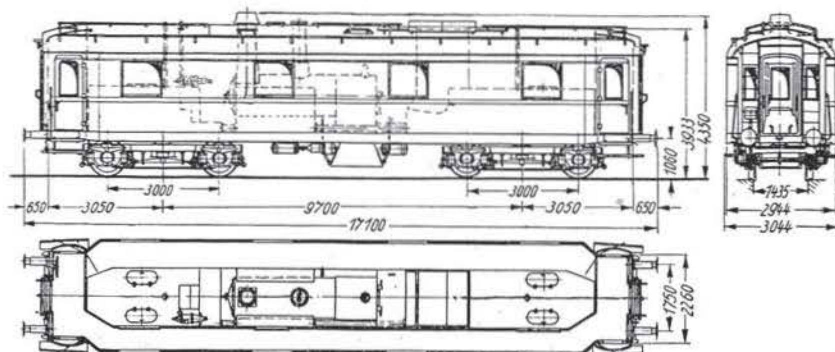
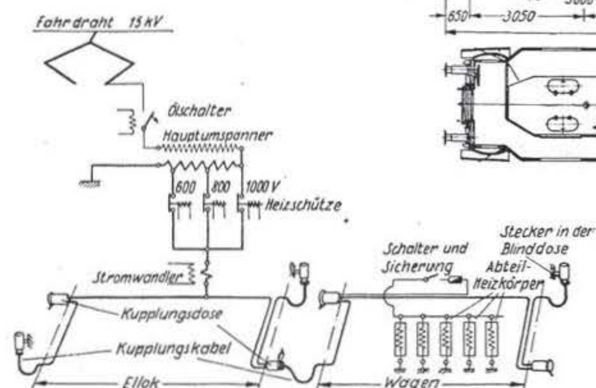


Bild 2 →
Maßskizze des vierachsigen Heizkesselwagens.



↑
Bild 3
Schemaskizze der elektrischen Zugheizung.

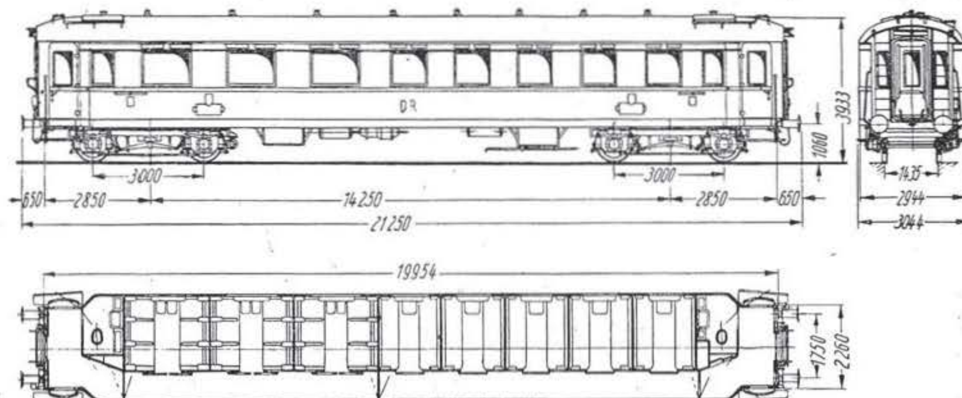


Bild 4 →
Maßskizze des vierachsigen Schnellzugwagens.

KARL EUGEN SCHNEIDER, Karl-Marx-Stadt

Mit 60 PS durch den Küchwald

Nicht weit vom Zentrum Karl-Marx-Stadts entfernt, befindet sich abseits vom Lärm der Großstadt ein gepflegtes Wäldchen, das vielen Werktätigen der Entspannung und Erholung dient. In diesem Wäldchen, Küchwald genannt, steht der Banhof „Neues Leben“. Dank der Unterstützung unserer Regierung entstand hier durch freiwilligen Arbeitseinsatz unserer Werktätigen und der FDJ mitten im Wald ein Anziehungspunkt für Jung und Alt, die Pioniereisenbahn. Träger dieser Eisenbahn ist der Rat der Stadt Karl-Marx-Stadt. Die Eisenbahner des Raw „Wilhelm Pieck“ in Karl-Marx-Stadt hatten als Paten der Pioniereisenbahn die Selbstverpflichtung zum Bau der Fahrzeuge übernommen. Trotz ihrer großen Anstrengungen zur planmäßigen Reparatur von Lokomotiven und Wagen für die Deutsche Reichsbahn erfüllten sie ihre Verpflichtung termingemäß. So konnte die Pioniereisenbahn im Juni 1954 ihren Betrieb mit einer Lok und zwei Wagen eröffnen. Zum 1. Mai 1957 überreichten die Arbeiter des Patenbetriebes ihren Pioniereisenbahnern drei weitere in der Ausführung verbesserte Wagen als Geschenk. Außerdem stellte der Rat der Stadt 50 000,— DM aus den Mitteln des Nationalen Aufbauwerkes für eine neue Diesel-Lokomotive zur Verfügung, die zur gleichen Zeit in Betrieb genommen wurde. Mithin besteht der Fahrzeugpark der Pioniereisenbahn jetzt aus zwei Lokomotiven und fünf Wagen.

Bei schönem Wetter herrscht an der Pioniereisenbahn während der Sommermonate von morgens bis zum Einbruch der Dunkelheit, d. h. in der Ferienzeit und an den Sonntagen von 9.00 bis 19.00 Uhr, an den übrigen Tagen von 14.00 bis 19.00 Uhr Hochbetrieb. Die Jungen Eisenbahner sind stolz darauf, nun an einem im Verhältnis zu ihrer Modelleisenbahn großen Objekt Dienst zu tun. Sie eifern ihren Vorbildern der Deutschen Reichsbahn nach, pflichtbewußt und gewissenhaft die Arbeit auszuführen, die ihnen zugeteilt wurde. Zuvor haben erfahrene Eisenbahner den Jungen Pionieren die Bedeutung und Ausführung der wichtigsten Dienstposten des Betriebs- und Verkehrsdienstes und die Bestimmungen der Unfallverhütung ausführlich erläutert.

Die Zahl der an der Pioniereisenbahn tätigen Jungen Eisenbahner ist inzwischen auf etwa 320 angestiegen, die in 16 Arbeitsgemeinschaften zu je etwa 20 Jungen Pionieren zusammengefaßt sind. Sie tragen alle die Schirmmütze der Eisenbahner und das Halstuch des stolzen Pionierverbandes. Ein Junger Pionier sitzt am Fahrkartenschalter des Bahnhofs „Neues Leben“ und verkauft Fahrkarten zu 0,20 DM für Kinder und 0,50 DM für Erwachsene. Durch den Lautsprecher im Dienstraum der Aufsicht verkündet ein anderer Junger Pionier die bevorstehende Abfahrt des Zuges: „Einsteigen bitte, die Türen schließen und Vorsicht bei der Ausfahrt des Zuges!“ — und nach dem Heben des Befehlsstabes: „Zurückbleiben!“ Die Abfahrtszeit des Zuges wird sorgfältig im Zugmeldebuch vermerkt.

Bild 1 Das ist die neue 60 PS-Diesellok mit einem der neuen Wagen. Ob sie in ihrer Jahresleistung der Lok Nr. 1 gegenüber nachstehen wird? *Fotos: Zentralbild*



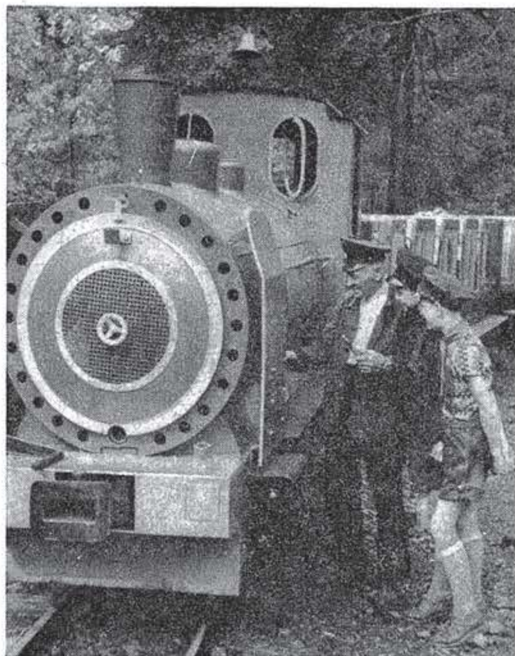


Bild 2 Im vergangenen Sommer annähernd 61 000 Menschen über die 2 200 m lange Hauptstrecke der Pioniereisenbahn befördert zu haben, ist für diese Lok eine beachtliche Leistung. Lokomotivführer Oswald Grießbach erklärt den Jungen Eisenbahnern die Arbeitsweise der alten Lok.

Der Zug hat den Bahnhof verlassen, und wir wollen inzwischen einen Blick in das Bahnbetriebswerk — die Werkstatt — tun. Hier finden wir alles, was zur Pflege und Unterhaltung der Fahrzeuge erforderlich ist. Die Jungen Pioniere wissen genau, daß es auch in diesem Raum stets sauber und vor allem ordentlich sein muß, wenn ein fahrplanmäßiger Betrieb gewährleistet sein soll.

Der Wunsch vieler Kinder, einmal Eisenbahner zu sein, geht bei unseren Jungen Pionieren an diesem zwar kleinen, aber doch schon für die Personenbeförderung geeigneten Verkehrsmittel in Erfüllung.

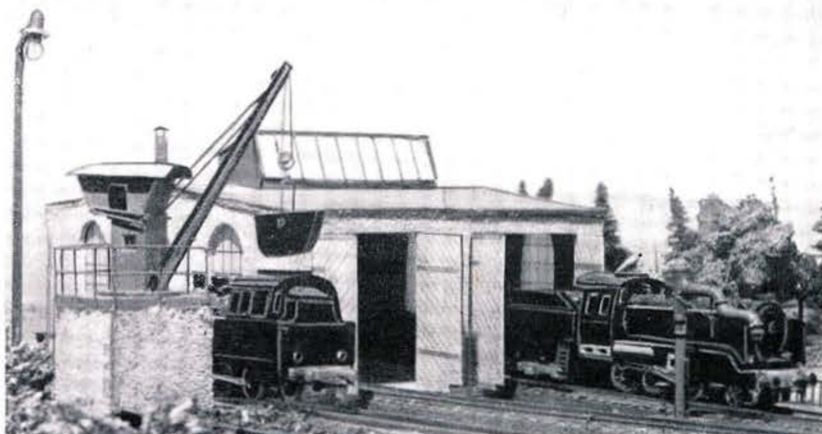
Eine herrliche Jugend! Wir spielten als Kinder bestenfalls mit einer kleinen Lok zum Aufziehen, weil wir nichts anderes kannten! Wie groß wäre die Freude gewesen, wenn wir auch solche Fahrzeuge gehabt hätten, an denen heute unsere Jugend Dienst tun kann wie richtige Eisenbahner. Diese Möglichkeiten sind eben nur in einem Arbeiter-und-Bauern-Staat gegeben, wo man den größten Wert darauf legt, daß eine neue Jugend heranwächst, die in Frieden lernen und schaffen kann.

„Der Modelleisenbahner" ist im Ausland erhältlich:

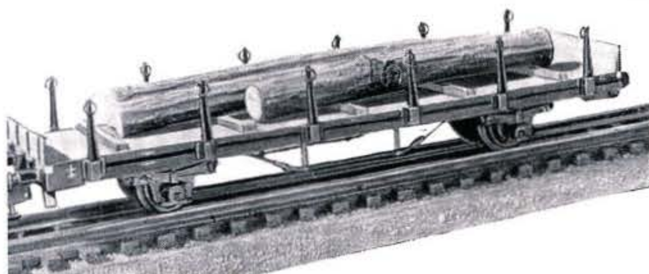
Belgien: Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Dänemark:** Modelbane-Nyt; B. Palsdorf, Virum, Kongevejen 128; **England:** The Continental Publishers & Distributors Ltd., 34. Maiden Lane, London W. C. 2; **Finnland:** Akateeminen Kirjakauppa, 2 Keskuskatu, Helsinki; **Frankreich:** Libraire des Méridiens, Kliencksieck & Cie., 119, Boulevard Saint-Germain, Paris-VI; **Griechenland;** G. Mazarakis & Cie., 9, Rue Patission, Athenes; **Holland:** Meulenhoff & Co. 2—4, Beulingstraat, Amsterdam-C; **Italien:** Libreria Commissionaria, Sansoni, 26, Via Gino Capponi, Firenze; **Jugoslawien:** Državna Založba Slovenije, Foreign Departement, Trg Revolucije 19, Ljubljana; **Luxemburg:** Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Norwegen:** J. W. Cappelen, 15, Kirkagatan, Oslo; **Österreich:** Globus-Buchvertrieb, Fleischmarkt 1, Wien I; **Rumänische Volksrepublik:** C. L. D. C. Baza Carte, Bukarest, Cal Mosilor 62—68; **Schweden:** AB Henrik Lindstahls Bokhandel, 22, Odengatan, Stockholm; **Schweiz:** Pinkus & Co. — Büchersuchdienst, Predigergasse 7, Zürich I und F. Naegeli-Henzi, Forchstraße 20, Zürich 32 (Postfach); **Tschechoslowakische Republik:** Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Stalinova 46; Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Postovy urad 2; **UdSSR:** Zeitungen und Zeitschriften aus der Deutschen Demokratischen Republik können in der Sowjetunion bei städtischen Abteilungen „Sojuspechatj", Postämtern und Bezirkspoststellen abonniert werden; **Ungarische Volksrepublik:** „Kultura", P. O. B. 149, Budapest 62; **Volksrepublik Albanien:** Ndermarrja Shetnore Botimeve, Tirana; **Volksrepublik Bulgarien:** Petschatni proizvedenia, Sofia, Léguè 6; **Volksrepublik China:** Guozi Shudian, Peking, P. O. B. 50; Hsin Hua Bookstore, Peking, P. O. B. 329; **Volksrepublik Polen:** P. P. K. Ruch, Warszawa, Wilcza 46.

Deutsche Bundesrepublik: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und Redaktion „Der Modelleisenbahner", Berlin.

Das gute Modell



Im Bau befindliches Bahnbetriebswerk von Wolfgang Heide, Freiberg/Sa. Einzelheiten hierzu bitten wir dem Bildbericht auf der Seite 310 dieses Heftes zu entnehmen.





Diese beiden Modelle eines S- und eines Gk-Wagens wurden in Anlehnung an Baupläne, die in unserer Zeitschrift veröffentlicht worden sind, von Ing. Günter Fromm aus Weimar im Jahre 1955 in Pappbauweise angefertigt. Die Bauzeit betrug etwa 5 bzw. 8 Stunden. Fotos: G. Illner, Leipzig

Auch im Kleinen sehen sich diese Güterzuglokomotiven sehr ähnlich. Beide Modell-Loks und der Tender der Lok 42 037 (Bild unten) wurden von der Firma Günter Gebert, Altlandsberg/Süd, angefertigt. Den Tender der Lok 52 1439 (Bild oben) baute Ing. K. Wurmstedt aus Dessau, der auch diese gut gelungenen Modelle fotografierte.

